ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

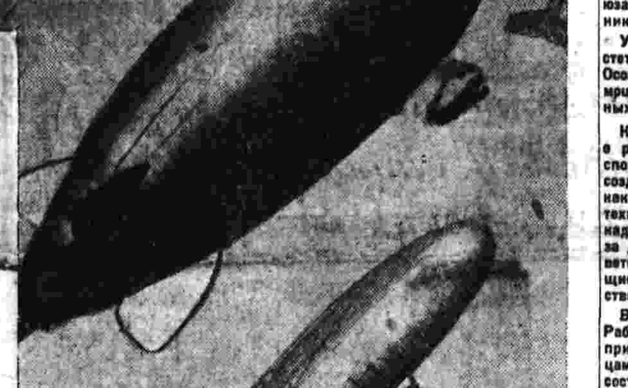
Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центр. Ком. и Моск. Ком. ВКП(б)

АВГУСТ. 18 1933 г. ПЯТНИЦА. № 227 (5753).





Худ. Г. КЛУЦИС (фотомонтаж).

„Из страны слабой и неподготовленной к обороне Советский Союз превратился в страну могучую в смысле обороноспособности, в страну, готовую ко всяким случайностям, в страну, способную производить в массовом масштабе все современные орудия обороны и снабдить ими свою армию в случае нападения извне“ (И. СТАЛИН).

На уровень мировой авиационной техники.

Вся Советская страна сегодня празднует день авиации, совпадающий с 15-летием существования Красного воздушного флота и 10-летием Осоавиахима. Миллионы трудящихся, строителей социализма, сегодня подводят итоги своей борьбы за строительство и укрепление первого в мире пролетарского воздушного флота.

Созданный волею партии и рабочего класса, под руководством тов. Сталина, наш воздушный флот неизменно служил и служит делу пролетарской революции, являясь мощным оплотом обороноспособности и хозяйственного строительства пролетарского государства. Окруженная заботой и любовью партии, рабочего класса и колхозников, советская авиация уже к началу первой пятилетки занимала не последнее место в мире.

Первая пятилетка, преобразившая лицо Советской земли, превратившая СССР «из страны аграрной и немощной»... «в страну индустриальную и могучую», создала прочную базу и обусловила гигантское развитие нашей авиации. Создав авиационную, машиностроительную, электротехническую промышленность, поставив производство качественных сталей и алюминия, страна получила возможность сильно двинуть вперед отечественное самолето- и моторостроение.

За четыре года первой пятилетки выпуск самолетов по количеству увеличился почти в три раза, по тоннажу (размеру) — почти в пять раз! Выпуск моторов за то же время увеличился больше, чем в шесть раз!

В области моторостроения мы еще отстаем от мировой техники. Нам еще многое нужно сделать для повышения качества авиационной продукции, и прежде всего — в отношении высотности, грузоподъемности и радиуса действия самолетов и моторов. Но у нас есть основное: база, окрепший опыт, кадр прекрасных конструкторов и, главное, воля к победе и на этом участке фронта. Каких громадных успехов мы можем добиться при большевистском отношении к делу, при упорной работе по овладению сложной техникой самолетостроения, показал коллектив рабочих, инженеров и техников завода № 22, награжденный постановлением правительства орденом Ленина. «У нас есть полная уверенность, что в ближайшее пятилетие мы выйдем на уровень мировой авиационной техники и создадим все условия для того, чтобы в этой области быть впереди других» (Ворошилов).

Огромных успехов добилась наша авиация и в освоении новых путей. На практике осуществляется директива XVII партконференции: «Развить воздушное сообщение по всем основным направлениям, как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и с крупными промышленными центрами». Протяженность линий гражданского воздушного флота с 11.422 километров в 1928 году возросла до 35.933 к началу нынешнего года. Почти в три раза! За годы пятилетки нами построены и освоены такие гигантские магистрали, как Москва — Владивосток, Москва — Ташкент, Москва — Тифлис и т. д.

Но самым значительным в освоении путей является борьба за создание местных линий, способных связать областные и республиканские центры непосредственно с районами и даже с совхозами и колхозами. Создание местных линий еще выше поднимет политическое и хозяйственное значение воздушного флота, превратит его в мощный фактор социалистического строительства. Есть уже немало примеров использования самолетов руководителями областных организаций для выезда в совхозы и колхозы области. Задача состоит в том, чтобы в ближайшие годы всю страну покрыть густой сетью местных линий и создать для этого легкомоторную авиацию.

Так называемая «гражданская» авиация капитализма служит целям войны, эксплоатации и порабощения. Воздушный флот в руках капиталистов и помещиков — орудие угнетения трудящихся, инструмент империалистического разбоя. И не случайно, что вихрь экономического кризиса, опустошивший целые отрасли капиталистической экономики, обрекший многомиллионную армию безработных на голод и вымирание, не коснулся военной промышленности, производящей средства войны, в том числе и самолеты. Наоборот, военная авиационная промышленность буржуазии развивается, выпуская все более совершенные бомбовозы, разведчики и истребители. Все поставлено на службу войне! Даже то небольшое количество так называемых «гражданских» самолетов, которое выпускается в капиталистических странах, строится с таким расчетом, чтобы в случае надобности использовать их для военных целей.

Гражданская авиация пролетарского государства служит целям социализма, целям укрепления пролетарской диктатуры, являясь орудием социалистического творчества и созидания.

Наш молодой гражданский воздушный флот из года в год повышает свою работоспособность. Количество перевезенных им пассажиров за шесть месяцев текущего года превышает количество пассажиров, перевезенных гражданской авиацией за весь 1930 год.

Все большее применение находит самолет в нашем сельскохозяйственном производстве. Капитализм уничтожает технику, истребляет тракторы и комбайны, суживает сельскохозяйственное производство! Социализм внедряет в земледелие передовые орудия производства, чтобы облегчить труд крестьянина, чтобы поднять сельскохозяйственное производство на недосягаемую при капитализме высоту. Впервые появившись над колхозными и совхозными полями в 1931 г., воздушные «сеятели» прочно завоевывают себе место среди передовых и самых совершенных сельскохозяйственных машин. Важную роль начинает играть авиация в изучении лесных массивов, в арктических экспедициях, в борьбе с сельскохозяйственными вредителями и проч.

У нас не было своих дирижаблей. Теперь они у нас есть. Мы начинаем овладевать высокой техникой дирижаблестроения. Созданные нами первые пять учебно-опытных дирижаблей являются началом большого строительства воздушных кораблей. Уже сделаны практические шаги в подготовке к строительству дирижаблей эскадры им. Ленина. Готовятся и на практической работе растут кадры летного и инженерно-технического персонала. И недалек день, когда над Советской землей будут летать большие воздушные корабли, построенные руками советских инженеров и рабочих, из советских материалов и на советских заводах!

Огромных успехов добился Советский Союз в постановке и развитии планеризма. За десять лет своего существования советский планеризм, созданный и руководимый Осоавиахимом, вырос в массовое движение. В борьбе за высокую культуру и технику советские планеристы добились исключительных успехов, поставив несколько мировых рекордов как по продолжительности, так и по высоте полетов.

Задача осоавиахимовской общественности, комсомола — шефа воздушного флота, профсоюзов и создаваемых по всей стране аэроклубов — поднять планеризм на еще более высокую ступень, вовлечь в него сотни тысяч трудящейся молодежи, проникнуть на фабрики и заводы, в совхозы и колхозы, неустанно овладевать техникой пилотажа и конструкции, изучать аэродинамику, бороться за организованность и дисциплину.

Авиомоделизм! Это новое понятие, как и его содержание, входит в быт советской детворы, захватывая, увлекая ее, заставляя изучать науку и технику, подготовляя таким образом культурную, способную смену летчиков и авиоконструкторов. «Авиомоделизм — это первый подступ к овладению самолетом в воздухе. Авиомодельное дело — первая ступень подготовки командиров воздушного океана и инженеров воздушных кораблей» (Ворошилов).

Наш воздушный флот имеет все возможности, чтобы в ближайшие годы выйти на уровень мировой авиационной техники. Но возможность еще не есть действительность. Чтобы догнать и перегнать передовые капиталистические страны нужна упорная большевистская борьба за овладение техникой, за изучение материальной части, за повышение культуры управления самолетом и мотором. Ибо кто не умеет управлять, кто недостаточно усвоил технику, тот жестоко карается самой же техникой. И наоборот: самая сложная машина становится послушным орудием в руках технически образованного человека. Известно, что значительная часть аварий происходит от технической неграмотности летного состава. День авиации должен послужить отправной точкой для развертывания технической учебы как в подразделениях военного флота, так и в организациях гражданской авиации.

Разрешение поставленных партией и правительством перед воздушным флотом задач немыслимо без борьбы за качество работы, за освоение техники. Пафос строительства и здесь, как и в других областях народного хозяйства, должен быть дополнен пафосом освоения. Механизация аэропортов, модернизация самолетного парка, электрификация и радиофикация линий, применение точных приборов, постановка на должную высоту служб погоды и связи, создание условий, исключающих аварии и делающих полеты безопасными, увеличение технических скоростей самолетов, — вот что сделает наш флот еще более мощным орудием социалистического строительства и обороны.

Железная пролетарская дисциплина, достойная Красного воздушного флота, внимательное, бережное отношение к материальной части, изучение ее, борьба с мелкобуржуазной распущенностью и ухарством, борьба за твердый большевистский порядок в аэропортах и на линиях, — вот к чему должно быть приковано сейчас внимание всех организаций воздушного флота, особенно гражданского.

Празднование для авиации в промышленности, и в первую очередь на заводах самолето- и моторостроения, а также смежных производств должно вызвать новую волну социалистического соревнования и ударничества, усиление борьбы за полное выполнение промфинплана, за тщательную обработку деталей, за повышение качества продукции; день авиации должен быть также использован для оживления шефства рабочих над аэропортами и частями военного воздушного флота.

Проведение дня авиации на селе еще больше сплотит колхозников, рабочих МТС и совхозов на высокое качество уборки урожая и своевременное выполнение поставки зерна государству.

День авиации должен явиться началом систематического показа героев — строителей и летчиков нашей славной авиации. Имена конструкторов, строителей, командиров воздушных кораблей должны стать самыми популярными, самыми любимыми среди трудящихся нашей страны.

Наша авиация развивается на принципиально отличных от капиталистических государств основах. Наша авиация — фактор культуры и развития производительных сил. Наш военный воздушный флот преследует цели защиты социалистического отечества в соответствии с политикой мира, проводимой пролетарским государством. Но пусть империалистические разбойники попробуют полезть на Советскую землю, — они узнают, на что способен Красный воздушный флот, где «в каждом пропеллере дышит спокойствие наших границ»,

ПРИКАЗ
РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА СССР.

Сегодня наша страна — социалистическое отечество трудящихся всего мира — впервые производит массовый пролетарский смотр своему Красному Воздушному Флоту и его славному передовому отряду — Военно-Воздушным Силам РККА.

Начав с горсточки жалких, изношенных машин устарелых конструкций, Красный Военный Воздушный Флот сегодня грозной, несокрушимой силой реет на страже сухопутных и морских границ Советского Союза.

Опираясь на мощную авиационную промышленность, успешно освоившую массовое производство самолетов и моторов, *целиком и полностью* изготавливаемых из нашего сырья и полуфабрикатов, вырос и окреп наш воздушный флот, находящий себе широкое применение во всех областях социалистического строительства и несущий в самые отдаленные уголки Советского Союза знания, культуру, новейшую технику.

Успешно развивается, крепнет и растет гражданская авиация, авиация Осоавиахима и Динамо — надежные помощники и резервы военных воздушных сил РККА.

Каждый день приносит новые данные о росте в стране массового воздушного спорта — авиомоделизма и планеризма; создаются первые советские аэроклубы, как центры пропаганды авиационной техники и массовой подготовки летных кадров без отрыва от производства. Один за другим входят в строй первенцы советского дирижаблестроения, вырастающие на нашей отечественной производственной базе.

В день праздника Воздушного Флота Рабоче-Крестьянская Красная Армия приносит благодарность всем работницам, рабочим и инженерно-техническому составу нашей промышленности и авиационной в особенности за большевистскую энергию и честную работу по строительству наших самолетов и моторов. Красная Армия, ощущая изо дня в день свой технический рост, знает, что она этим обязана вам, дорогие товарищи строители.

Технически оснащенный, уверенный в своих силах стоит Красный Воздушный Флот у преддверия своего завтрашнего дня, усиленно и напряженно работая над завершением исторической задачи — догнать и перегнать самые передовые в авиационно-техническом отношении капиталистические страны.

Всем ходом своего развития аэрофикация Союза наглядно подтверждает слова тов. СТАЛИНА о том, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевики.

В день Всесоюзного праздника Воздушного Флота Рабоче-Крестьянская Красная Армия с благодарностью отмечает плодотворное шефство Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи над Военными Воздушными Силами и призывает героическую молодежь страны и ее славную Ленинскую организацию к еще более действенной борьбе за укрепление боевой мощи Красного Воздушного Флота.

В могучем поступательном росте советской авиации, в неутомимой мобилизации миллионов трудящихся на штурм воздушных высот большую и славную роль сыграло общество Осоавиахим, организовав на деле помощи и братской поддержки Воздушного Флота миллионы трудящихся.

Братское спасибо неутомимому кузнецу строительства Воздушных Сил — Осоавиахиму, отмечающему сегодня десятилетие своего существования.

Наши успехи есть результат великолепного руководства партией и рабочим классом Ленинского ЦК, неутомимой работы великого Сталина.

Отмечая в день Всесоюзного праздника Воздушного Флота эти немалые достижения, мы одновременно в этот день должны положить начало еще более решительному и победоносному развитию Воздушного флота Союза.

Каждая отрасль нашего социалистического хозяйства должна широко внедрять авиацию в свою повседневную жизнь и практику. Самолет, как современное средство сообщения и связи, может и обязан в кратчайший срок стать ближайшим помощником тяжелой и легкой индустрии, сельского хозяйства, кооперации, госторговли, почты, книги и газеты.

Каждой школе, каждому пионеротряду — авиамодельный кружок!

Каждому заводу, каждой фабрике — кружок планеристов!

Каждому промышленному центру — аэроклуб!

Кровью лучших сынов трудового народа, погибших в боях с врагами пролетарской революции в годы гражданской войны, блокады и интервенции, вписано много славных страниц героических побед Красной Армии. Исключительно славную роль в этой борьбе играли наши красные летчики, пренебрегавшие несовершенством и устарелостью самолетов того времени.

Молодое поколение летного и технического состава Военных Воздушных Сил РККА с честью продолжит славные боевые традиции Красного Воздушного Флота.

С каждым днем в ряды передовых частей, соединений и школ авиации, по-большевистски дерущихся за наивысшие показатели в летной учебе, боевой подготовке, политвоспитании, организованности и дисциплине, вступают все новые и новые отряды и эскадрильи.

Поздравляя командиров, политработников, бойцов, весь летный и технический состав ВВС РККА с Всесоюзным праздником Воздушного Флота, с большим удовлетворением отмечаю особо успешную боевую учебу авиачастей под руководством командиров Мелешкина, Туржанского, Мичугина, Когана, Кутасина, Красовского, Юмашева, Дубяго, авиасоединений — под руководством командиров Смушкевича, Астахова, Базенкова, Померанцева и школ ВВС — под руководством начальников Панина, Иванова, Бажанова.

Товарищи командиры, политработники, инженеры, техники, мотористы и красноармейцы авиачастей! В день Всесоюзного праздника Воздушного Флота призываю вас к еще большему упорству, энергии, инициативе и творчеству в борьбе за овладение в совершенстве сложной авиационной техникой и ее боевым применением, за дальнейшее резкое повышение организованности и культурности, за железную воинскую дисциплину, за отличные показатели марксистско-ленинской учебы и воспитания, за проведение практической летной работы без летных происшествий.

Окончательные итоги по овладению техникой и ее боевым применением будут подведены в конце текущего учебного года.

Лучшие показатели боевой учебы, организованности и дисциплины, части и соединения, школы, их достигшие, имена командиров и комиссаров этих частей, соединений и школ мною по окончании учебного года будут доложены правительству.

Да здравствует Всесоюзная Коммунистическая Партия (большевиков) и ее Ленинский ЦК!

Да здравствует наш славный т. Сталин — вождь нашей страны, вождь пролетариев всего света!

Да здравствует несокрушимая стальная мощь славных Военных Воздушных Сил РККА, их командиры, политработники и воздушные бойцы!

Да здравствует советская гражданская авиация — гигантская сила социалистического строительства!

Да здравствует мощный ОСОАВИАХИМ — вернейший друг Красной Армии и организатор пролетарской оборонной общественности!

Да здравствует Ленинский Комсомол — дважды краснознаменный шеф Военных Воздушных Сил РККА!

Народный комиссар по военным и морским делам и председатель РВС СССР ВОРОШИЛОВ.

Г. МОСКВА. 18 августа 1933 г.

Обращение Наркомвоенмора тов. ВОРОШИЛОВА

к рабочим, инженерам и техникам авиационной промышленности.

18 августа — Всесоюзный день смотра нашей авиации. Это — праздник всех трудящихся и одновременно день мобилизации внимания и сил трудящихся на дальнейшее развитие воздушных сил Советского Союза.

От работников авиапромышленности — строителей самолетов и моторов — зависит дальнейшая судьба Красного воздушного флота. От вас, товарищи, а не от кого другого, зависит сделать наш воздушный флот качественно не уступающим лучшим воздушным флотам буржуазных стран. За последние годы мы добились ощутительных успехов и не только количественных, но, что теперь является главным, и качественных.

И все же, будем честными сами с собой, ни количественные достижения, повторяю, весьма заметные, ни особенно качество нашей продукции, товарищи, не могут ни вас, ни нас в особенности, удовлетворить.

Мы, военные работники, не удовлетворяемся потому, во-первых, что авиапромышленность не выполняет полностью и в установленные сроки своих производственных программ и тем самым лишает возможности (и заметьте, из года в год!) целиком выполнять планы формирований воздушных сил; и во-вторых — моторы и самолеты, вами изготовленные на наших прекрасных заводах, все еще уступают по качеству работы, по тщательности пригонки отдельных частей, по внимательности и заботе о машине в целом, тому, что имеют наши буржуазные соседи.

Основания, как изволите видеть, для нашей неудовлетворенности вашей работой у нас, военных, веские. Вам ведь не нужно доказывать ту простую истину, что у кого лучше авиация, тот и сильнее в воздухе. Это ясно, как самовар! А кто силен в воздухе, тот, в наше время, вообще силен. А думается мне, что вы все не хотите быть слабыми. Следовательно, нужно быть обязательно сильными!

А это значит, дорогие друзья, что все вы, как и мы в своем деле, должны работать много лучше, упорнее, энергичнее, обязательно культурно и обязательно честно!

— А честность тут при чем? — кое-кто подумает.

Честность в работе, товарищи, даже очень при чем! Честный пролетарий или его технический руководитель, по-честному относящийся к своему, родному государству, никогда не станет плохой, ленивой, небрежной работой надувать свою страну и не допустит этого в отношении других, рядом с ним работающих товарищей.

Почему же все-таки и вы не можете быть довольны вашими достижениями?

По-моему потому, во-первых, что вам еще могут за вашу работу наговорить очень много неприятностей, подобно тому, что здесь сказано; во-вторых — потому, что вы лучшая, не обижайтесь, аристократическая, если так позволено выразиться, часть нашего пролетариата, и от вас государство вправе требовать соответственно вашего высокого положения; и, наконец, в-третьих, — потому, что пролетарий — творец, производитель ценностей — может гордиться только хорошей работой, разумеется, если его труды, вложенные в дело, дают хорошие результаты.

Хорошая, изящная, крепко сделанная вещь, ведь это не только кусочек крепкого пролетарского государства. Это одновременно и удостоверение рабочему, технику, инженеру на аттестат профессиональной и классовой зрелости данного рабочего, техника, инженера, коллектива, завода, всей отрасли промышленности в целом. Это свидетельство нормального и здорового роста пролетарского государства.

Так, по-моему, должны чувствовать себя строители нашей славной авиации, не сомневаюсь, так оно и есть на деле.

А отсюда вывод — необходимо еще крепче взяться за дело, за большое, красивое и чрезвычайно нужное дело изготовления хороших, больше того, лучших чем у «них» моторов и самолетов, памятуя завет Ленина «догнать и перегнать»...

Желаю душой успехов!

ВОРОШИЛОВ.

„У НАС НЕ БЫЛО АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕН

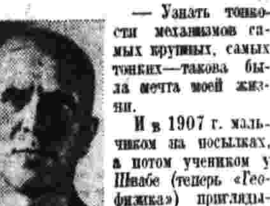







Баранов П. И. Горбунов С. П. Миткевич О. А. Ахназаров С. Х. Вассерман И. Т. Тихонова Е. А. Ульянов Г. Ф. Крухмалев Ф. И. Альен Э. М.

Н. Н. Годовиков.



— Узнать тонкости механизмов самых крупных, самых тонких—такова была мечта моей жизни.

И в 1907 г. мальчиком на посылках, а потом учеником у Швабе (теперь «Геофизика») приглядывался я к приборам и, когда никто не видел, гладил их, рассматривал, вникал и задумывался.

Первые винтики, сделанные мною, были большой победой, знаком того, что начало сделано.

Вся моя жизнь за 10 лет до революции 1917 года была жизнью человека, который через знание механизмов знание жизни накапливал. Физические приборы, бинокли, пишущие машины, телеграфные аппараты—как живые они для меня были. От фирмы к фирме шел. И голодал, и холодал, а науку проходил суровую и жестокую.

В 1913 г., работая у товарищества «Абакин и Орлов», в первый раз стал изучать мотор. Фирма собирала и чинила мотоциклы и моторные лодки. Мотор изучал и изучал, но до тонкости узнаю его только сейчас.

В империалистическую войну служба на автоматке «Орлица».

Здесь встречаю тов. Малахова (он теперь коммунист, заместитель заведующего ВАО), тогда старшим мотористом был, прислан был с Русско-Балтийского завода. Он привил мне любовь к авиации. Учителем своим считаю его.

В 1917 г. после Февральской революции начинаю в политике разбираться, а после Октябрьской революции за советскую власть и для советской власти работать стал. Работая на авиоскладе № 1, помогаю нашим первым авиоотрядам. Ремонтируем старые самолеты и самолеты захваченные у белых и у интервентов.

Сколько смекалки нужно было, изобретательности. Из старья комбинировать приходилось. Многих частей нехватало да и помощников настоящих не было. Надо было наново кадры создавать.

Много я всяких усовершенствований сделал. Приходилось и людей, и машины переделывать. У многих систем лишние части убрал, сделал машины и легче и устойчивее.

Первый полет «Страны Советов» в Америку — помните? Я со своими помощниками снарядил машину. Вероятно, неплохо снарядил, без поломок летала «Страна Советов».

Готовил машины и для наших летчиков, когда в Персии состязались с французскими летчиками. Победили наши.

Тогда первый орден Ленина получил. Стал еще лучше работать!

За всем сам смотрю, уж очень дружно у нас работа идет. Раньше человек человеку зверь был, а сейчас работаешь с ребятами, сам оживаешь, работаешь крепко, и все по тебе равняются. Да, забыл рассказать, мне сейчас помог тов. Орджоникидзе. Автомобиль мне в рассрочку дали. Тов. Орджоникидзе сказал: «Помогаешь ты, Годовиков, людям летать, а сам по земле ползаешь, ты лучше на автомобиле раз'езжай».

Сын у меня большой уже, 19 лет, инструктором планеризма, а я хочу, чтобы летчиком стал. И на заводе помощники растут. Всего себя отдам нашей партии и рабоче-крестьянскому правительству.

Г. Г. Фельдман.



В прошлом у инженера - механика Г. Г. Фельдмана — 20 лет непрерывной работы на судостроительных и самолетостроительных заводах. В 1912 г. он с отличием кончает за границей институт и первым в Германии сдает дипломный проект по самолетостроению, а затем в течение года работает конструктором по гидросамолетам.

10 лет непрерывной работы на судостроительных заводах в Николаеве — от техника до начотдела. Вторая половина производственной жизни Григория Григорьевича Фельдмана почти целиком протекает на самолетостроении.

Работая главным инженером на заводе № 22, тов. Фельдман, руководя реконструкцией завода, впервые в мировом самолетостроении применяет новый принцип организации производства — предметный. Этот метод, принятый теперь при проектировании новых заводов, заключается в том, что каждый агрегат начинается и заканчивается в одном и том же цехе.

При непосредственном руководстве главного инженера тов. Фельдмана завод выполнил первую пятилетку досрочно.

Эпоха реконструкции завода — блестящий период в деятельности т. Фельдмана. Весь проект реконструкции проработан силами завода без какой-либо помощи проектирующих организаций. Григорий Григорьевич в этой работе не замкнулся. Напротив, он привлек всю инженерную мысль, средний технический персонал и практиков. Общее участие инженерно-технических работников, возглавляемых тов. Фельдманом, позволило отлично завершить реконструкцию в точные сроки. Все цехи были почти полностью перестроены.

Последние два года Г. Г. Фельдман, неоднократно премированный, работает техническим директором завода № 22.

О награждениях в связи с днем авиации — 18 августа 1933 года.

Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

I.

По военно-воздушным силам РККА:

Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **постановляет** наградить:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

АЛКСНИСА Я. И.—начальника военно-воздушных сил РККА—за исключительные заслуги по техническому развитию и созданию кадров военно-воздушных сил РККА.

ОРДЕНОМ «КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ»:

За выдающиеся личные успехи по овладению сложной боевой авиационной техникой и умелое руководство боевой подготовкой.

1. **МИЧУГИНА Ф. Г.**—военного летчика, командира и комиссара NN легкой бомбард. эскадрильи.
2. **АЛАДИНСКОГО В. И.**—военного летчика, командира и военкома NN штурмовой эскадрильи.
3. **ЮМАШЕВА А. Б.**—военного летчика, командира тяжелой эскадрильи авиабригады НИИ ВВС РККА.
4. **ГРОМОВА М. М.**—заслуженного летчика (ЦАГИ).
5. **АПАНОВИЧА К. П.**—военного летчика, командира и военкома NN легк. бомбард. эскадрильи.
6. **СТОХАНСКОГО Н. М.**—военного летчика, начальника подготовки штурманов тяжелой авиации Военной школы морских летчиков им. Сталина.
7. **КОГАНА М. А.**—военного летчика, командира и военкома NN легк. штурм. эскадрильи.

За выдающуюся организацию технической эксплоатации и испытаний самолетов и моторов, за исключительные инициативу и творчество, за ценные военные изобретения—нижеследующих инженеров-механиков ВВС РККА:

1. **ПАВЛОВА Е. И.**—старшего инженера NN авиабригады.
2. **ЛЕВИНА М. А.**—старшего инженера НИИ ВВС РККА.
3. **ПОСТНОВА И. В.**—старшего инженера по технической эксплоатации НИИ ВВС РККА.

II.

По авиационной промышленности:

Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **постановляет** наградить:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1) **БАРАНОВА П. И.**—замнаркомтяжпрома и нач. главного управления авиационной промышленности — за особо выдающиеся заслуги и умелое руководство авиацией и всей авиационной промышленностью Союза.

2) **МИТКЕВИЧ, Ольгу Александровну** — парторга завода № 22 — за умелую и энергичную постановку партийно-массовой работы, обеспечившую успешное выполнение заданий.

3) **ОЗЕРОВА С. М.** — председателя завкома з-да № 22 — за выдающиеся заслуги в деле организации труда, давшие громадный эффект при выполнении промфинплана.

4) **ЧЕРНЫШЕВА В. Н.** — заместителя директора з-да № 22 — за исключительную энергию по развертыванию производства и организационно-технической перестройки всех цехов на новый вид производства.

5) **ТАРАСОВА М. И.** — зам. директора з-да № 22 — за исключительную энергию по обеспечению завода кадрами и подготовку их и за правильную постановку организации труда.

6) **КРУХМАЛЕВА Ф. И.** — рабочих з-да № 22 — лучших ударников, при-

7) **АХНАЗАРОВА С. Х.** — мерных производственников, показавших образцы выполнения и перевыполнения производственной программы.

8) **ИЕВЛЕВА А. А.** — пом. директора з-да № 22 (выдвиженец) — за настойчивую и исключительно ударную работу по вопросам снабжения, обеспечившую бесперебойное выполнение производственной программы.

9) **ВАССЕРМАНА И. Т.** — начальника цеха оборудования з-да № 22 — за ряд ценных рационализаторских предложений, обеспечивших установку и пуск в эксплоатацию оборудования ранее установленного срока.

10) **ТИХОНОВУ Е. А.** — бригадира женской ударной бригады з-да № 22 — за примерную производственную работу и организацию бригады, показавшей примерные образцы выполнения и перевыполнения производственной программы.

11) **ФЕЛЬДМАНА Г. Г.** — инженера, заместителя директора з-да № 22 — за исключительные заслуги по техническому руководству производством самолетов тяжелого типа.

12) **ШПАК Ф. М.** — заместителя главного инженера з-да № 22—за ударную, исключительно энергичную работу по выпуску, сборке, испытанию и сдаче самолетов.

13) **МОИСЕЕВА Я. Н.** — старшего летчика-сдатчика з-да № 22—за длительную летную безаварийную работу по испытанию и сдаче самолетов.

14) **МОРОЗОВА П. М.** — нач. цеха окончательной сборки з-да № 22—за исключительную энергию и инициативу в деле освоения самолетостроения и как лучшего ударника.

15) **ДЕВЯТКИНА И. И.** — бригадира з-да № 22 — за исключительные заслуги по изготовлению ответственнейших деталей самолетов.

16) **АЛЬЕН Э. М.** — мастера-шлифовщика з-да № 22 — за исключительные заслуги по освоению и выпуску специальных инструментов, освободивших завод от импорта.

17) **СОЛОВЕЙ Е. М.** — нач. треста по строительству завода № 22 — за исключительную энергию по организации строительства завода и лучшие качественные показатели по строительству.

18) **ЛОМИНАДЗЕ В.** — парторга завода № 24 — за энергичную и умелую постановку партийно-массовой работы, обеспечившую производство нового типа моторов.

ОРДЕНОМ «КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ»:

1) **ГОРБУНОВА С. П.** — инженера-директора завода № 22 — за успешное освоение производства и серийного выпуска самолетов тяжелого типа.

2) **ГОДОВИКОВА Н. Н.** — старшего борт-механика з-да № 22 — за исключительные заслуги в области сборки, монтажа и установки моторов на самолетах, давшие возможность безаварийного полета при испытании самолетов.

3) **МАРЬЯМОВА И. З.** — бывш. нач. центрального института авиамоторостроения (ЦИАМ), ныне директора завода № 24 — за исключительную энергию по организации конструкторских работ и постройке первого образца авиамотора.

4) **ГУДЗИНСКОГО П. И.** — инженера-конструктора ЦИАМ'а — за конструкцию нового мотора, не уступающего по своим качествам лучшим заграничным моторам.

5) **АБРАМОВА С. П.** — нач. механического цеха з-да № 26 — за исключительные заслуги по постройке первого образца опытного мотора, не уступающего по своим качествам лучшим заграничным моторам.

6) **УЛЬЯНОВА Г. Ф.** — рабочего завода № 26 — за исключительные заслуги по постройке первого образца опытного мотора.

7) **ХАРЛАМОВА Н. М.** — директора ЦАГИ — за исключительные заслуги в области авиации и организации самолетостроения.

8) **ПОБЕРЕЖСКОГО И. И.** — нач. ЦИАМ'а — за исключительные заслуги в области авиации, развитие и укрепление центрального института авиационного моторостроения.

9) **ДОРФМАН И. М.** — шеф-пилота гл. упр-ния авиационной промышленности — за длительную и ударную работу без аварий, организацию летных отрядов на предприятиях и в высших учебных заведениях авиапромышленности.

10) **МАКАРОВСКОГО С. О.**—зам. нач. гл. упр-ния авиационной промышленности — за выдающиеся заслуги по организации авиационной промышленности.

11) **БЕЛЕНКОВИЧ А. М.** — пом. нач. гл. упр-ния авиационной промышленности — за преданную и энергичную работу по организации авиационной промышленности.

12) **НЕЙМАН И. Г.** — инженера-конструктора Харьковского авиационного института — за создание и постройку пассажирского самолета, отличающегося исключительными летными качествами.

13) **ТУПОЛЕВА А. Н.** — профессора, зам. нач. ЦАГИ — за создание целого ряда образцов выдающихся самолетов.

14) **СИДОРИНА И. И.** — профессора, зам. нач. всесоюзного института авиационных материалов (ВИАМ) — за крупные достижения в области изыскания и применения авиационных материалов.

15) **ПОПОВА И. М.** — нач. монтажно-сборочного цеха з-да № 24 — за успешное руководство цехом, освоивший сборку трех типов новых моторов, и ряд ценных рационализаторских предложений, способствовавших выполнению программы.

16) **НИКОЛАЕВА А. Н.**—нач. механического цеха з-да № 24 — за успешное руководство цехом, выполнившим в рекордные сроки поставленные перед ним задания.

17) **СЫСОЕВА С. А.** — мастера группы картеров з-да № 24 — за ценные рационализаторские предложения по обработке сложных авиационных моторов и неутомимую энергию в деле быстрого внедрения авиамотора.

18) **КУВАЕВА М. Е.** — слесаря опытной мастерской з-да № 24 — за выдающиеся заслуги по сборке моторов.

19) **ДРУВОСКАЛНА Я. Ю.**—слесаря-монтажника з-да № 24 — за энергичную работу по освоению моторостроения и ряд ценных рационализаторских предложений и изобретений.

20) **БАРАНОВА А. Г.** — инженера-конструктора з-да № 24 — за особо ценные рационализаторские предложения, способствовавшие повышению качества мотора.

III.

По гражданскому воздушному флоту:

Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **постановляет** наградить:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1. **ГОЛЬЦМАНА А. З.**—начальника Аэрофлота — за исключительные заслуги по организации и руководству гражданским воздушным флотом.
2. **АНВЕЛЬТА Я. Я.**—заместителя начальника Аэрофлота за исключительные заслуги по организации гражданского воздушного флота, за качественные достижения в нем и за выдающуюся работу по стальному самолетостроению.
3. **БЕРЕЗИНА Н. С.**—заместителя начальника Аэрофлота—за исключительные заслуги в области политработы в гражданском воздушном флоте и по подготовке кадров в нем.
4. **ПОШЕМАНСКОГО М. Б.**—начальника треста сел.-хоз. авиации—за выдающиеся заслуги по организации и по подготовке кадров гражданского воздушного флота и по выполнению плана авиосева.
5. **ГРОЗА И. Р.**—начальника научно-технического управления—за исключительные заслуги по организации и руководству научно-исследовательской работой гражданского воздушного флота и по практическому применению электросварки и нержавеющей стали, механического пилотирования и паровой турбины для самолетов.
6. **МИХЕЕВА И. В.**—пилот-механика эскадрильи им. Горького—за выдающиеся заслуги по ряду арктических спасательных и агитационных перелетов.

ОРДЕНОМ «КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ»:

1. **КРАСНОГО Н. Н.** — пилота — за выдающуюся работу по выполнению трафинплана и за исключительные летные качества.
2. **ДЕМЧЕНКО А. С.** — пилота — за выдающиеся заслуги по полярным и другим ответственным перелетам.
3. **ЩЕБАНОВА Н. П.** — пилот-механика Дерулуфта — за выдающиеся летные качества и за отличное овладение техникой пилотирования.
4. **КОЗБЕНКО П. М.** — пилота сел.-хоз. авиации — за выдающиеся заслуги по опытным полетам сел.-хоз. авиации.
5. **ШВАРЦА З. И.** — пилота — за выдающиеся летные качества и за особые заслуги по ответственным испытаниям всех нововведений и усовершенствований конструкций самолетов и моторов.
6. **ЦВЕТКОВА Б. Л.** — пилота — за выдающиеся летные качества и блестящие полеты на ночных линиях и при труднейших метеорологических условиях.
7. **ГАЛЫШЕВА В. Л.** — пилота-механика, заслуженного летчика — за *выдающиеся летные качества и участие в ряде спасательных экспедиций.*
8. **ШАРЫКИНА С. Н.** — командира эскадрильи в 1-й Об'единенной школе ВВС — за выдающиеся заслуги по организации эскадрильи и по школьной работе.
9. **МЕСТОНА Б. Л.** — пилота — за выдающиеся заслуги по спасению тысячи рыбаков на Каспийском море и за выдающиеся летные качества.
10. **ЛЕВАНЕВСКОГО** — пилота — за выдающиеся летные качества и участие в ряде ответственных перелетов.
11. **СТРАУБЕ Г. А.** — пилота — за выдающуюся работу во время ряда ответственных перелетов и за выдающиеся летные качества.

ПОЧЕТНЫМ РЕВОЛЮЦИОННЫМ КРАСНЫМ ЗНАМЕНЕМ:

Первую Об'единенную школу пилотов и авиатехников гражданского воздушного флота в гор. Батайске Северо-Кавказского края — за исключительные заслуги в области подготовки летных и технических кадров, за интенсивную летную работу, за достижения мирового рекорда показателей по безаварийности.

ГРАМОТОЙ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР:

1. **Ленинградский учебный комбинат гражданского воздушного флота**—за выдающуюся работу по подготовке высококвалифицированных инженерных кадров и *авиационных техников и за научно-исследовательскую деятельность в области* самолето-моторо- и дирижаблестроения, а также изучение воздушных линий.
2. **АРТАМОНОВА М. Д.** — пилота — за заслуги по овладению техникой авиационного дела и по опылению хлопка в Азербайджане.
3. **АНТЮШЕВА С. И.** — пилота эскадрильи имени М. Горького — за особые заслуги по полетам в тяжелых условиях Севера.
4. **ГРИГОРЬЕВА И. А.** — командира отряда НИИ самолетного — за выдающуюся работу по обучению молодых инструкторов.
5. **МАТВЕЕНКО С. Ф.** — борт-механика трансавиации — за выдающуюся работу и ценные изобретения по зимней эксплоатации моторов.
6. **СТРУЧКО В. С.**—женщину-летчика-инструктора во 2-й школе — за заслуги по подготовке пилотов.
7. **БАБУШКИНА М. С.** — пилота — за особые заслуги в ответственных полетах и по аэрофотос'емке.
8. **БУКАНА А. О.** — начальника 1-й Об'единенной школы пилотов и авиатехников ГВФ в Батайске — за особые заслуги по организации и руководству школой.
9. **МАЦКЕВИЧ В. И.** — начальника Ленинградского учебного комбината ГВФ — за особые заслуги по организации и руководству комбинатом.
10. **МЕЙСНЕРА И. И.** — командира корабля — за особые заслуги по ряду ответственных перелетов.

IV.

По Осоавиахиму Союза ССР:

Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **постановляет** наградить:

ОРДЕНОМ «КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ»:

1. **БЕЛИЦКОГО С. М.** — заместителя председателя Центрального Совета Осоавиахима — за выдающиеся заслуги по организации советской оборонной общественности — ОДФ и Осоавиахима и военно-научного общества.
2. **ИЛЬЮЩИНА С. В.** — начальника Центр. констр. бюро ГУАП — за выдающиеся заслуги по организации учебно-массового планеризма, конструкции учебных планеров и организации высшей планерной школы и планерного завода.
3. **СТЕПАНЧЕНОКА В. А.** — за исключительные заслуги в области советского планеризма и за установление мировых рекордов высшего пилотажа на планере и первый в СССР буксирный перелет дальностью 1.660 клм.
4. **ПИОНТКОВСКОГО Ю. И.**—за исключительные заслуги в деле испытания самолетов легкомоторной авиации и за установление мировых рекордов на продолжительность и дальность полетов на легкомоторных самолетах.
5. **ЯКОВЛЕВА А. С.** — конструктора-инженера — за исключительные заслуги в деле конструкции легкомоторных типов самолетов.

ПОЧЕТНЫМ РЕВОЛЮЦИОННЫМ КРАСНЫМ ЗНАМЕНЕМ СОЮЗА ССР:

Рязанскую авиационную школу Осоавиахима им. т. Уншлихта — за высокие достижения по обучению летному делу трудящихся.

ГРАМОТОЙ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР:

1. **Высшую планерную летную школу Осоавиахима в Коктебеле** — за высокие показатели в деле подготовки квалифицированных кадров инструкторов-планеристов и летчиков-парителей.
2. **ИЛЬИНА Ф. М.** — активиста Осоавиахима — за особые заслуги по организации советской общественности в деле дирижаблестроения.
3. **ГРИБОВСКОГО В. К.** — летчика-конструктора — за заслуги в области планеризма по созданию 10 типов парящих планеров и за осуществление впервые в СССР буксирования самолетом планеров на 1.660 клм.
4. **ВОРОНОВИЧА А. С.** — председателя Бауманского в гор. Москве районного совета Осоавиахима — за заслуги по организации советской оборонной общественности, за постановку образцовой массовой военной работы на предприятиях и в лагерях Бауманского района.
5. **КОРОЛЕВУ М. А.**—работницу Путиловского завода — за особые заслуги по осоавиахимовской организации Нарвского района в гор. Ленинграде, которую она по оборонной работе среди женщин вывела на первое место в Ленинградской области.
6. **ЕВДОКИМОВА К. Г.**—рабочего завода «Красный Профинтерн»—за заслуги по активной оборонной работе на заводе и создание крепких цеховых ячеек Осоавиахима.
7. **АНТОНОВА О. К.**—начальника конструкторского бюро ЦС Осоавиахима — за особые заслуги по конструкции парящих и учебных планеров.
8. **ГАВРИША С. Ф.**—инструктора высшей планерной летной школы Осоавиахима в Коктебеле — выдающегося планериста-парителя, поставившего мировой рекорд полета на планере.
9. **ГУСЕВА А. А.**—председателя Московского областного совета Осоавиахима — за особые заслуги по укреплению и перестройке организаций Осоавиахима.
10. **ЛОСЕВА И. А.** — председателя Ивановской областной организации Осоавиахима — за особые заслуги по укреплению и перестройке организации Осоавиахима.
11. **КОВРАЙСКОГО Б. А.**—председателя Западно-Сибирского крайсовета Осоавиахима—за особые заслуги по укреплению и перестройке организации Осоавиахима.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР— А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль. 17 августа 1933 г.

О НАГРАЖДЕНИИ ПО ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМ СИЛАМ РККА В СВЯЗИ С ДНЕМ АВИАЦИИ 18 АВГУСТА 1933 Г.

Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

В связи с проведением 18 августа текущего года **дня авиации**, за лучшие результаты по боевой подготовке и строительству воздушного флота, Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР постановляет:

I.

Наградить Почетно-Революционным Красным Знаменем 1-ую Военную Школу пилотов им. тов. **Мясникова.**

II.

Наградить Грамотой ЦИК Союза ССР 1-ую Военную Школу авиационных техников им. тов. **Ворошилова.**

III.

Наградить орденом «Красная Звезда»:

1) **ПАНИНА Ивана Васильевича**—начальника и военкома 1-й Военной Школы авиационных техников им. тов. Ворошилова.

2) **ЛАПЧИНСКОГО Александра Николаевича**—старшего руководителя Военной Академии РККА им. Фрунзе.

3) **ГОРШКОВА Василия Сергеевича** — заместителя начальника Военно-Строительного Управления РККА.

4) **МЕЛЕШКИНА Николая Петровича**—командира и военкома Н-ой авиаэскадрильи.

IV.

Наградить Почетными Грамотами ЦИК Союза ССР:

1) **БОЖАНОВА Николая Николаевича** — начальника и военкома Военной Школы морских летчиков и летчиков-наблюдателей им. т. Сталина.

2) **ЧЕРНОГО Григория Семеновича**— помощника по политической части начальника Военной Школы морских летчиков и летчиков - наблюдателей им. т. Сталина.

3) **СМУШКЕВИЧА Якова Владимировича**—командира и военкома Н-ой авиабригады им. СНК БССР.

4) **СТЕРЛИГОВА Бориса Васильевича** — флагштурмана военно-воздушных сил РККА.

5) **ТУРЖАНСКОГО Бориса Александровича** — командира Н-ой авиаэскадрильи.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль. 17 августа 1933 года.

О награждении завода № 22.

Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР постановляет:

За освоение строительства специальных типов тяжелых самолетов и хорошую организацию работы на заводе наградить орденом ЛЕНИНА завод № 22.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР — М. КАЛИНИН.
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР — А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль. 17 августа 1933 г.

ПРИКАЗ РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА СССР.

Ко дню празднования дня Воздушного Флота Союза ССР (18-го августа)

I. Наградить:

а) Военную школу морских летчиков и летчиков-наблюдателей им. тов. **Сталина** за успешное выполнение учебных планов, за хорошую методическую постановку летного обучения и успехи в капитальном строительстве и развертывании школы 200.000 руб. на культурно-бытовые нужды;

б) Н-скую Авиационную бригаду за успешную боевую подготовку без летных происшествий на протяжении свыше года — 100.000 руб. на культурно-бытовые нужды.

II. Начальнику Финансового Управления РККА немедленно перевести в распоряжение начальников указанных частей эти суммы.

Народный Комиссар по военным и морским делам и председатель РВС СССР ВОРОШИЛОВ.

18 августа 1933 г. гор. Москва.

В. Н. Чернышев.

Еще 9 лет назад вместе с А. Н. Туполевым строил тов. Чернышев первые «металлические ласточки» — «АНТ-2». Это было время, когда в конструкторском бюро ЦАГИ работало только 10—12 чел. Это были первые годы советского самолетостроения.

Окончив Военно-воздушную академию, тов. Чернышев продолжает работать в ЦАГИ с конструктором тов. Путиловым в группе легких самолетов.

С прошлого года Виктор Николаевич Чернышев, инженер-механик, является заместителем директора по производству на заводе № 22.

Осуществление так называемого «предметного метода», мощное развитие компрессорных станций, механизировавших ручные работы,—все это проводилось под непосредственным наблюдением тов. Чернышева. Теперь две трети клепальных работ на постройке самолетов завода № 22 производится пневматическим путем. Сочетание этого с «предметным методом» и поточной сборкой, предложенной тов. Морозовым, превратило завод № 22 в передовое предприятие авиопромышленности.

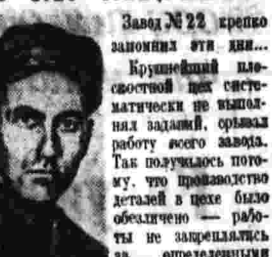
Недаром генеральный директор рейнских металлургических и машиностроительных предприятий, осматривавший завод еще до его реконструкции, оставил в книге посетителей такую запись:

— Я приехал учить, а уехал обученным...

В чем заслуга большевика-инженера тов. Чернышева? С момента прихода его на завод система руководства изменилась. Инженер Г. Г. Фельдман ведет подготовительные работы, а тов. Чернышев непосредственно руководит производством. Дело поставлено так, что начальники цехов подчиняются непосредственно тов. Чернышеву, без всяких промежуточных звеньев.

С исключительным вниманием относится тов. Чернышев к мельчайшим вопросам организации работы в цехах, вникая во все детали.

П. М. Морозов.



Завод № 22 крепко запомнил эти дни...

Крупнейший плоскостной цех систематически не выполнял заданий, срывал работу всего завода. Так получилось потому, что производство деталей в цехе было обезличено — работы не закреплялись за определенными лицами.

Это были тревожные дни. Надо было вытаскивать цех какой угодно ценой. И заводоуправление перебрасывает из цеха детальной сборки на плоскостной Павла Михайловича Морозова...

Кто такой тов. Морозов? Техник. 10-й год на постройке самолетов. Начал с клепальщика, дошел до нач. цеха.

... Морозов видел, что существующая система работ в плоскостном цехе никуда не годится. «Если так будет продолжаться, то завод сядет. Дело ответственное — строительство тяжелых самолетов. Надо коренным образом реорганизовать метод работы».

Морозов пришел в заводоуправление:

— Единственный выход — ввести поточную систему сборки самолетов!

Это — очень смелый шаг в области тяжелого самолетостроения. Но хозяйственное и техническое руководство завода не пугается. Заводоуправление, партийная организация, завком, боевая многотиражка «Вперед» глубоко вникают в детали разработанного т. Морозовым нового технологического процесса.

Вокруг поточной сборки создается атмосфера подлинного производственного энтузиазма. Что ни день — в газете ударные сводки:

— Вести с рабочих мест потока.

Такая обстановка спасает новое дело от возможного провала.

— Не буду я рассказывать о тех трудных днях, когда мы осваивали новую систему работы,—говорит тов. Морозов. — Но факт тот, что через полтора месяца цех уже полностью перешел на поточный метод, каждый рабочий занимался выполнением строго определенных операций, и агрегаты поступали на сборку в неизменные сроки с максимальной точностью.

Метод поточной сборки получил широкое распространение во всех других цехах завода. А лучший специалист — ударник тов. Морозов руководит самым ответственным и серьезным отделом завода—монтажно-испытательным, от которого зависит выполнение программы и в значительной степени качество самолетов.








Горшков В. С. Лапчинский А. Н. Панин И. В. Мелешкин Н. П. Побережский И. И. Моисеев Я. Н. Тарасов М. И.

НОСТИ. У НАС ОНА ЕСТЬ ТЕПЕРЬ» (И. Сталин).

ПРИВЕТСТВИЕ ЦК ВЛКСМ.

Товарищи красноармейцы, командиры и политработники военно-воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии!

В день авиации — Краснознаменный Ленинский Комсомол посылает Вам свой горячий комсомольский привет.

Республика Советов празднует день авиации, вздымая в высь стальные стаи воздушных кораблей, построенных своими руками, на своих заводах, из своих материалов.

Наша авиация соединяет народы СССР, отдаленнейшие уголки нашей необ'ятной территории. Она двигает культуру, ускоряет развитие народного хозяйства, служит мощным рычагом социалистического строительства и зорко сторожит границы страны социализма.

Над городами и селами, над степью и тайгой, над морями и горами, над лесами и тундрой несутся советские самолеты, знаменующие победоносный рост единственного в мире социалистического государства. «В каждом пропеллере дышит спокойствие наших границ».

Во всех капиталистических странах идет бешеная гонка воздушных вооружений. Новые мощные воздушные чудовища строит капиталистический мир для того, чтобы обрушить на трудящееся человечество ужасы новой бойни.

У капиталистов авиация — средство нового порабощения миллионов, борьбы за передел мира, удушения революционного движения и базы мировой революции — нашей социалистической страны.

У нас авиация — средство нового мощного под'ема социалистического хозяйства и культуры и могучей, непобедимой обороны наших социалистических рубежей.

В день авиации Центральный Комитет Ленинского Комсомола зовет Вас, своих подшефных, к новым победам в деле укрепления боеготовности Красной Армии. В борьбе за железную революционную воинскую дисциплину, за безаварийность, за отличное овладение врученной Вам совершеннейшей и сильнейшей техникой — еще теснее смыкайте свои ряды вокруг Ленинской партии и ее Центрального Комитета во главе с тов. **Сталиным**.

В день авиации Центральный Комитет Ленинского Комсомола от имени миллионов молодых ленинцев обещает Вам, своим подшефным, что добьется новых успехов в своей шефской работе, в содействии авиационному строительству, в подготовке авиационных кадров. Миллион авиомоделистов, полмиллиона планеристов, 200 тысяч пилотов — это программа работы ленинского комсомола будет выполнена. Порукой тому неугасающий энтузиазм миллионов молодых рабочих и колхозников, борющихся под руководством нашей славной партии и ее гениального вождя тов. **Сталина** за построение бесклассового социалистического общества.

Да здравствует наша советская авиация и ее передовая когорта — военно-воздушные силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОГО ЛЕНИНСКОГО КОММУНИСТИЧЕСКОГО СОЮЗА МОЛОДЕЖИ.



ДЕЙСТВУЮЩИЕ АВИАЛИНИИ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР.

И. В. Михеев.

Высокая заслуга краснознаменца-летчика Ивана Васильевича Михеева в том, что он самоучкой постиг сложную авиационную технику и пилотаж. Тов. Михеев не кончал авиационной школы. Его учителем был заслуженный летчик СССР Н. К. Поляков. Вместе с ним т. Михеев в качестве бортмеханика совершает перелет в Пекин и в том же 1925 году получает пилотское свидетельство.

10 лет — в гражданской авиации. 10 лет — в воздушных просторах Советской страны: от Баку до Земли Франца-Иосифа, от Киева до Хабаровска. И за пределами СССР: на международных линиях Ленинград — Ревель — Рига — Кенигсберг, Москва — Берлин.

Разнообразна и многогранна авиационная работа И. В. Михеева. Летом 1926—1928 гг. — уничтожение саранчи в Дагестане и Камышских степях путем опыливания с самолета. Три зимы на Белом море — воздушная разведка моржей и тюленей. В 1929 году самолет тов. Михеева на борту ледокола «Седов»; полеты в Арктике у Земли Франца-Иосифа и у Новой Земли.

Спасение человеческих жизней — одна из блестящих страниц в биографии тов. Михеева. Это он доставляет замерзшую учительницу Громцеву из Пудожа в Ленинград для экстренной операции. Зимой 1928 года он вылетает с острова Моржовца искать норвежские зверобойные суда, отнесенные штормом. Он летит на сухопутной машине 1.000 километров над бушующей стихией. Радиограмма в Архангельск: «Обнаружено 17 судов... северной широты... восточной долготы... Выслать спасательную экспедицию...». Радио из Архангельска в Норвегию. Из порта Вардё на помощь выходят суда...

Летчик-большевик Михеев, не имеющий ни одной поломки, ни одной аварии самолета, с прошлого года — командир флагманского самолета особой сводной агитэскадрильи им. Максима Горького «АНТ-14» — «Правда».

Неоднократно премированный, И. В. Михеев за ударную работу занесен на всесоюзную доску почета ИТР и представлен к званию заслуженного летчика СССР.

Б. Л. Цветков.

... Работал я в то время — осенью 1929 года — на линии *Москва — Казань*. Линия была ночная, и отправлялись мы с московского аэродрома в полночь. Случай, о котором я хочу рассказать, был в октябре. Вылетел я, как обычно, из Москвы в первом часу ночи. Погода хорошая, ветер слабый. Прошел километров полтораста — все изменилось. Дождь заливает, туман до самой земли. А вы сами понимаете, что за «штука» туман, да еще при ночном полете... Потянул штурвал; набирая высоту, думаю, выйду из тумана. Однако нет. Мой «АНТ-3» забирается все выше. Стало зверски холодно. Продолжаю тянуть вверх. И вот, наконец, кончился туман. Светит луна. Взглянул на альтиметр: 3200 метров! Внизу — бело, как снег. Невесело. Что, если сдаст мотор?.. Пробую на всякий случай парашют — все в порядке. Так лечу больше часа в обществе луны. Застыл. И вдруг: впереди потемнело, туман оборвался. Далеко внизу показались огни. Я, не скрою, обрадовался: чуть ли не штопором повел машину вниз. Вижу — Нижний-Новгород. Значит, выскочил. Дошел до 600 метров и взял курс на Казань.

Сколько таких воспоминаний у Бориса Леонидовича Цветкова за 22 года летного стажа! Цветков в совершенстве освоил высокую технику ночного пилотажа.

В 1927 году, ко дню 15-летия работы в авиации, тов. Цветкову была вынесена благодарность в приказе Реввоенсовета. Президиум Осоавиахима премировал его.

Пятый год Борис Леонидович работает в гражданской авиации на линии Москва — Казань — Свердловск. Он один из лучших летчиков-ударников «Трансавиации».

Э. И. Шварц.



18 лет летает Эдуард Иванович Шварц... У него особая разновидность летного дела — испытывать в воздухе и сдавать в эксплоатацию новые и отремонтированные машины. Долгие годы работал тов. Шварц сдатчиком на Одесском авиационном заводе. Все самолеты, отправлявшиеся тогда на Западный фронт, проходили через его руки.

Первую в СССР регулярную воздушную почтовую линию Одесса — Тирасполь организовал в 1921 году т. Шварц.

Половину своей авиационной жизни т. Шварц провел в гражданском воздушном флоте. Семь лет подряд он пилотирует самолеты буквально на всех пассажирских линиях Ср. Азии. На протяжении трех лет тов. Шварц обслуживает самую высокую в мире воздушную линию: Ташкент—Кабул через Гиндукуш.

Тов. Шварц первым в СССР к 1929 году имел «налет» в полмиллиона километров.

За борьбу с басмачеством летчик Шварц награжден орденом Красного трудового знамени Узбекской ССР и нагрудным знаком Таджикской ССР.

Я. Г. Пауль.



В воздушных боевых операциях против белых банд генералов Сулькевича, Корнилова, Каледина, Колчака, против махновцев активно участвовал летчик-красногвардеец Яков Георгиевич Пауль.

За операции против басмаческих орд Джунаид-хана и ликвидацию басмаческих отрядов Ибрагим-бека Яков Георгиевич награжден Реввоенсоветом орденом Красного знамени и почетным оружием.

Шестой год он безукоризненно работает в гражданской авиации на всех среднеазиатских линиях. Яков Георгиевич имеет почетный значок за «налет» в гражданской авиации *500.000 километров и безаварийность*. Да и может ли считаться аварией единственный в мире случай, имевший место четыре года назад... Самолет, пилотируемый тов. Шварцем, шел из Термеза в Самарканд. Незадолго перед тем из Термеза по тому же направлению вылетел также на пассажирской машине тов. Пауль. Обе машины шли в тумане. Вдруг — удар! Машина Шварца нагнала и колесами пробила верх фюзеляжа самолета Пауля. Летчики не растерялись: Шварц резко взял вверх, Пауль сильно пошел на снижение. Оба самолета благополучно дошли до аэропорта.

Тов. Евдокимов.



Еще совсем недавно тов. **Евдокимов** работал на торфоразработках, затем учился в лётной школе, а сейчас в его активе свыше 700 часов налета, подходит к концу пятая тысяча посадок, сделано полсотни парашютных прыжков, из которых 27 затяжных, т.-е. таких, когда летчик раскрывает парашют не сразу после прыжка, а пролетев в свободном падении некоторое количество секунд.

Недавно в газетах было напечатано сообщение, что английский летчик **Транум**, пользуясь кислородным прибором, поставил мировой рекорд воздушного прыжка: за **87** секунд, не раскрывая парашюта, пролетел 5.720 метров.

А 2 августа молодой летчик — коммунист Евдокимов **без** кислородного прибора сделал затяжной прыжок продолжительностью в **108** секунд. Пройденное расстояние — **6.220** метров. Скорость падения — **216** км в час.

Эта победа не требует особых комментариев. Успехи наших красных летчиков-парашютистов — результат точного расчета, упорной работы, большевистского энтузиазма.

Н. Н. Красный



Над Московским аэродромом навис серый туман. Темнеет. С юга, из Харькова, ждут рейсовый «АНТ-9». Ревя моторами, пробиваясь сквозь белую пелену, самолет идет к Москве. Ровно в 19 ч. 50 мин. машина идеально садится на мокрое поле. Пилот — Николай Никифорович Красный — подруливает к аэровокзалу. Доставлены пассажиры и почта.

В этот день тов. Красный, вылетев утром из Москвы, дважды покрыл расстояние между столицами. График выдержан. Красный растирает ладони рук, вспухшие подушечки мозолей. Откуда это? Очень просто: он пятый день подряд по 8 — 10 часов в воздухе, крепко держит штурвал.

Работая в гражданской авиации, тов. Красный отлично выполняет трапфинплан.

В июне вместо 80 часов «налетал» 131 час 47 мин. Июльская программа выполнена на 200 проц., а к 13 августа уже «*готовы*» *три четверти месячного задания*.

Таков тов. Красный — большевик, отличный летчик, ударник гражданской авиации СССР.

С. П. Горбунов.

(Директор завода № 22).

Революция создала мощную научно-исследовательскую базу для развития авиации. В старой России не было ни одного специального учебного заведения и ни единого опытно-научного института. Теперь мы имеем образцовую Воздушную академию, замечательный институт ЦАГИ, специальные институты в Москве, Ленинграде, Харькове, Новочеркасске и огромнейшую сеть разбросанных по всей стране техникумов.

Это — наша база. Это — первоисточник наших успехов в самолетостроении. Именно отсюда растут наши кадры — изобретатели, конструктора, летчики, высококвалифицированные инженеры самолетостроения, директора авиационных заводов.

С. П. Горбунов — один из первых слушателей Воздушной академии. Учась, он проходил производственную практику на маленьком концессионном заводе Юнкерса.

К тому времени, когда С. Горбунов защищал свой дипломный проект — «Проект завода под производство металлического самолетостроения», концессионный заводик свернулся. Мы приступили к сооружению первого и крупного советского завода металлических птиц.

Обычно бывает так: строится завод, потом монтируется оборудование, потом *длится пусковой период и уже потом* только завод вступает в строй. Развертывание производства на советском заводе металлического самолетостроения шло своими, особыми путями. Прежний маленький заводик, расширяя производство, наседал на строительство. Строительство и монтаж производились одновременно, и еще не были закончены все работы, — случалось, здание еще стояло без крыши, а в нем уже полным ходом шло производство.

Были накоплены силы и знания. База насыщала рождающуюся авиопромышленность подготовленными кадрами, люди нетерпеливо рвались к делу, они торопили строителей.

Еще одна характерная особенность советского самолетостроения: ЦАГИ строит опытный самолет, завод посылает в ЦАГИ своих специалистов, еще не закончен опытный экземпляр, но теоретически он уже выведен до мелочей, и *начинается серийное производство*. Так велико творческое нетерпение, что серийное производство поспевает за опытным строительством.

В этой страстной борьбе за советский самолет кадры квалифицируются со сказочной быстротой. С. П. Горбунов в три — четыре года проходит путь от практиканта до директора. В 1929 году он — заместитель главного инженера, в 1930—31 г. — уже технический директор, а в 1932 г. он, молодой человек 30 лет, — директор крупнейшего в мире завода металлического самолетостроения.

Под его руководством в конце 1930 г. завод одновременно перешел на семичасовой день и на трехсменную работу.

Как сложились кадры? Командный состав подобрали из выдвиженцев. Старые кадровики-рабочие обучались в заводском учебном комбинате, многие — в техникуме, некоторые — в вечернем втузе. Новые кадры готовились у рабочего места при одновременной теоретической подготовке в рабоче-технической школе. Правильная ставка на узкую квалификацию позволила в полгода создать необходимые кадры рабочих средней квалификации.

Масштабы производства за границей не велики. В Дессау у Юнкерса, или у Рорбаха в Берлине, у Капрони в Милане или у Фиат в Турине не имеют особого значения коэффициенты, например, одновременного действия пневматических молотков или организация специального внутризаводского транспорта. Механизация процессов производства при малых масштабах, как известно, вещь маленькая. Другое дело у нас. И так как перенять опыт не у кого было, директор создал у себя на заводе специальные группы конструкторов; они и разработали специфические для самолетного завода транспортные средства, специальные сооружения и приспособления механизации процессов труда, особенно на сборочных участках.

Наконец была реорганизована первоначальная система производства. Завод реорганизовался по предметному принципу. Например, весь фюзеляж делает один и тот же цех: все заготовки, все слесарные работы, всю сварку, — словом, все операции до сборки фюзеляжа включительно.

Завод, руководимый молодым директором С. П. Горбуновым, уже награжденным однажды орденом Ленина, огромный завод металлического самолетостроения, *блестяще выполняет свои задания*. Начав с одномоторных самолетов, завод успешно строит теперь высококачественные машины могучих крылатых защитников страны социализма.

Н. К. Поляков.

25 раз облететь земной шар по экватору — этим могут похвастать немногие пилоты.

За двадцать лет работы в авиации краснознаменный летчик Иван Климентьевич Поляков «покрыл» немногим меньше миллиона километров. Орден Красного знамени и серебряное *оружие* тов. Поляков получил в 1925 году за героический перелет с бортмехаником тов. Михеевым на самолете «Ю-13» — «Правда» из Москвы в Пекин через Улан-Батор. Эта первая советская воздушная экспедиция шести машин вошла в историю под названием «великого перелета». Ивану Климентьевичу присвоено звание заслуженного летчика СССР.

Тов. Поляков — активный участник гражданской войны. В авиоотряде особого назначения он бомбит белые части, ликвидируя кавалерийский прорыв Мамонтова.

Москва — Казань — Свердловск — Верхнеудинск — Улан-Батор. Чарджуй — Ургенч — Ташауз. Ташкент — Сталинабад — Гарм — Куляб, Ташкент — Термез — Кабул... На всех этих ответственных линиях хорошо знают Ивана Климентьевича, десятый год перевозящего пассажиров и почту. Три года работы по переброске икринок сельди-молоди из Каспийского в Аральское море. И какой работы! Регулярные рейсы — 800 км. Над голой Кара-Кумской пустыней — без жилья, без дорог: ориентировался летчик только по компасу. Бывало, сбивался с курса, уходил на 300—400 километров в сторону. Вынужденная посадка, и — пиши «последние страницы дневника». Но все прошло благополучно.

Через Гиндукуш из Ташкента в Кабул летал Иван Климентьевич с хладнокровием вожатого трамвая. Все же был один случай, не забыть его тов. Полякову. Ну, конечно, проклятый туман! Только перевал прошли, часа через полтора советско-афганская граница, а он (туман) все покрыл. Нашел площадку в горном ущелье. Сел. К вечеру поднялся — опять туман, пробиться невозможно. Снова сел, на этот раз в 45 километрах от афганского городка Таш-Кургана. «Вижу, бензина осталось на четверть часа. Дело плохо: кругом басмачи, а у меня пассажиры, среди них 9-летняя девочка Шура, ценная почта. Заметили нас люди, — недалеко кишлак был, — повели в плен. Совсем скверно. Сидим пять дней... На шестой пробирается к нам в сарай человек, увидел, закричал по-русски: «Братишечки, да вы живы?! Вас уж несколько дней по радио разыскивают!» Оказывается, советский техник-связист работает в Таш-Кургане, напал на наш след. Он увез моих пассажиров в Таш-Курган, оттуда к советскому консулу в Мазар-И-Шериф, а я с механиком остались вроде заложников. Ну, я афганцев обманул. Прислал мне техник бидон керосина, заправил я им свой самолет. Чуточка бензина еще осталась на запуск. Тайком поднялся и через час был уже на советской земле!..

«Маленькая деталь»: у тов. Полякова не было ни одной аварии.

А. Гольцман.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ НА ПОД'ЕМЕ.

I.

В результате упорной борьбы, проводимой под руководством коммунистической партии и при ближайшем личном участии вождя партии тов. **Сталина**, Советская страна имеет теперь свой гражданский воздушный флот. Мы вправе подвести некоторые основные *итоги этой борьбы*. Всего каких-нибудь 3—4 года назад гражданская авиация в СССР находилась по сравнению с капиталистическими странами на одном из последних мест. В течение последнего времени, и в особенности за последние три года, страна совершила гигантский шаг вперед по пути развития гражданского воздушного флота, по пути применения авиации в самых разнообразных отраслях хозяйственного и культурного строительства. За истекшее трехлетие советское правительство ежегодно расходовало на развитие гражданского воздушного флота в среднем по 150—170 млн. руб. Эти гигантские капиталовложения наряду с повседневной поддержкой, оказываемой партией и трудящимися массами гражданской авиации, позволили поднять эту молодую отрасль экономики на новую, более высокую ступень.

Гражданский воздушный флот представляет собою теперь сложное хозяйство. Авиация применяется в самых разнообразных видах.

Транспортная авиация, т.-е. перевозка пассажиров, грузов и почты, сделала за эти годы значительный шаг вперед. В 1930 г. ею была проделана работа в размере 729.100 тонно-километров, в 1931 г. было проделано 1.290 тыс. тонно-километров, — т.-е. увеличение на 77 проц. против предшествующего года. В 1932 г. транспортная авиация проделала 1.575.600 тонно-километров, — или увеличение на 21 проц. против 1931 г. В итоге работы 1932 г. транспортная авиация в СССР вышла на третье место в мире. Впереди нас находятся только САСШ и Германия.

Транспортная авиация приобретает, разумеется, особое значение в наиболее отдаленных районах Советской страны, где подчас отсутствуют какие-либо иные способы передвижения. Так, например, в некоторых районах Средней Азии, Казакстана, Восточной Сибири и Дальнего Востока *авиация не может быть ничем заменена; противостоящие ей средства передвижения*, даже в том случае, если они существуют, являются совершенно несостоятельными при современных темпах хозяйственной и культурной жизни. Поэтому авиация, несмотря на недостаточность ее применения, играет роль исключительно важного фактора в культурном и хозяйственном развитии этих районов.

В числе работ, производимых транспортной авиацией, необходимо особо подчеркнуть воздушную почту. В такой громадной стране, как СССР, перевозка самолетами пассажиров и хозяйственных грузов не может иметь такого значения, как перевозка почты, которая является значительным рычагом в сближении окраин с центром страны. Еще в 1930 г. было перевезено воздушным путем всего 116,6 тонн почты; в 1931 г. самолеты перевезли уже 322,4 тонны, или в 2,8 раза больше, чем в предшествующий год. В 1932 г. перевезено 429,7 тонн почты. Разумеется, эта цифра представляется еще слишком ничтожной по сравнению с общим количеством почты, перевозимой по железным дорогам и иным земным средствам передвижения.

В Германии в 1932 г. было перевезено 354,2 тонны почты. Надо заметить, что количество перевозимой в Германии воздушной почты падает из года в год. В 1932 г. было перевезено на 17 проц. меньше, чем в 1931 г. Таким образом, в 1932 г. мы перегнали Германию, занимавшую второе место в мире, и нам осталось догнать и перегнать наиболее крупного нашего соперника — САСШ, которые перевозят ежегодно от 8 до 9 *тыс. тонн авиапочты*.

Третьим примером хозяйственного значения транспортной авиации является переброска наиболее ценных грузов, например, экспортной пушнины из районов заготовок к центрам страны. В течение весны и лета нынешнего года с берегов Оби, Енисея и Лены вывезено, по данным Союзпушнины, несколько десятков тысяч штук шкурок ценного пушного зверя.

Даже в наиболее культурных районах СССР, где существует развитая сеть железных дорог, где широко применяется автомобильное сообщение, самолет играет большую роль. Наблюдается рост пассажирского движения из месяца в месяц. В летний период 1933 г. на самолетах пролетело до 5—5½ тыс. пассажиров в среднем в месяц.

Тем не менее надо признать, что этого еще далеко не достаточно. Работа районных комиссий по определению урожайности, например, была бы облегчена, если бы в распоряжении председателей комиссий находились самолеты.

* * *

Наряду с *транспортной авиацией* в наших условиях особое значение имеет так называемая **сельхозавиация**.

Уже к концу 1931 г. **СССР вышел на первое место в мире по применению авиации в сельском и лесном хозяйстве.** В 1932 г. авиахимическим способом была обработана площадь в 429 тыс. га по борьбе с вредителями сельского и лесного хозяйства. В том же году было обработано 586 тыс. га по ликвидации очагов малярии и обслужена лесная площадь в 9 млн. га по выявлению лесных пожаров. С.-х. авиация уже вышла за пределы *опытных работ. Она* становится все более и более преобладающим методом в борьбе с вредителями лесов и полей и в деле ликвидации очагов малярии и лесных пожаров.

Из работ сельскохозяйственной авиации нужно особо упомянуть об аэросеве. Опыты аэросева впервые начались в прошлом году. В нынешнем году засеяно весною свыше 70 тыс. га и около 150 тыс. га будет засеяно осенью. Эти первые опыты посевов с аэроплана оказались чрезвычайно интересными, потому что здесь представилось возможным сеять в самые ранние периоды весны, когда никакими иными средствами, кроме ручного, осуществить посевы невозможно. Сев в грязь дал блестящие результаты.

* * *

Родственной этим работам является **аэрофотос'емка**, т.-е. изучение и разведывание Советской земли. Земные способы топографической с'емки слишком дороги и, что более важно, несовершенны. Они не дают необходимых данных для точного измерения изучаемой площади. Методом аэрофотос'емки в 1932 г. было заснято 180 тыс. кв. км.

Из других областей применения авиации упомянем **работы самолетов за полярным кругом и в арктических областях**. Вот уже несколько лет всякая зверобойная кампания в Белом море происходит при содействии самолетов. Охота за гренландскими тюленями, за моржами и т. д. поглощала бы исключительно громадные средства и массу времени, если бы с помощью самолетов не производилась разведка расположения зверя и затем по радио не передавались на зверобойные суда необходимые сведения. Кроме того, самолеты ежегодно *производят разведывательную работу* для советских кораблей, находящихся в Арктике. Работа пилотов Чухновского, Леваневского и других, известная широкой публике, производится на Севере ежегодно в течение всего сезона морской навигации.

II.

Текущая работа всех организаций Аэрофлота проходит теперь под знаком борьбы **за выполнение плана 1933 г.** Правительством установлен для гражданской авиации большой план работ на *нынешний год; этот план при большевистской мобилизации сил* является вполне выполнимым и реальным. Если в прошлом году вся работа транспортной авиации измерялась 1,5 млн. тонно-километров, то план нынешнего года задан на 3½ млн. тонно-километров, — следовательно, увеличение более чем в 2 раза. Если в прошлом году все самолеты сельскохозяйственной авиации налетали на производстве 12 тыс. часов, то план с.-х. авиации на нынешний год измеряется в 36 тыс. производственных часов, т.-е. увеличивается в 3 раза.

Эти основные цифры по транспортной и сельскохозяйственной авиации определяют собою сумму работ всех органов Аэрофлота. Не только транспортная и сельскохозяйственная авиация непосредственно должна работать над выполнением своего плана, но для этого должны быть мобилизованы все силы научно-исследовательских учреждений, школ гражданской авиации, строительных организаций и т. д. Напряженность плана определяется не только тем, что он по количеству превосходит прошлогодний план, но также и тем, что он качественно резко отличается от работ предшествующих лет. Мы должны в 1933 г. сделать решительный шаг в освоении бесперебойного движения **во все времена года, в особенности осенью и зимой.** Авиация овладела летним сезоном во всех странах. Однако полеты зимой и осенью наталкиваются на серьезные препятствия. Поэтому во всех странах темп деятельности транспортной авиации в осенние и зимние месяцы значительно снижается. В нашей стране положение осложняется еще и тем, что она расположена климатически в наиболее невыгодных условиях по сравнению с многими другими странами. Зима и осень на большей части территории нашей страны особенно суровы и изобилуют в метеорологическом отношении чрезвычайно неблагоприятными для авиации условиями. Тем не менее из 3½ млн. тонно-километров, которые должна проделать транспортная авиация в 1933 г., около 1 млн. тонно-километров падает на первый и четвертый кварталы 1933 г., т.-е. на период с наиболее тяжелыми метеорологическими условиями. В 4-м квартале 1933 г. предстоит проделать работу в 1 млн. тонно-километров, т.-е. примерно столько же, сколько было проделано транспортной авиацией за весь 1930 г.

В сельскохозяйственной авиации план нынешнего года имеет также крупные качественные отличия от предшествующих лет. Здесь выделяется в первую голову огромное задание по аэросеву — свыше 200 тыс. га, работа, находившаяся *до сих пор в стадии опыта и* в нынешнем году сразу выходящая на широкую дорогу.

Итоги первых семи месяцев работы организаций Аэрофлота показывают, что, несмотря на напряженность плана, он выполняется все же удовлетворительно. За семь месяцев транспортная авиация проделала **1.400 тыс.** тонно-километров, *что составляет около* **98** *проц. семимесячного плана.* Эта цифра приблизительно равна всей сумме работы по транспортной авиации за 1932 г. Однако более интересными, чем эта общая характеристика, являются данные по перевозке почты. За первые шесть месяцев нынешнего года было перевезено 462,3 тонны почты, т.-е. примерно на 32 тонны больше, чем за весь 1932 г. В течение одного лишь июля месяца перевезено дополнительно около 300 тонн почты, т.-е. ¾ того, что за весь 1932 г.

Таковы темпы развития транспортной авиации в нынешнем году. Эти данные показывают, что выполнение плана пока проходит успешно; однако они не должны нас убаюкивать. **Наиболее трудный этап еще впереди.** Транспортная авиация должна за оставшиеся два месяца третьего *квартала проделать 1 млн. тонно-километров* и столько же в наиболее трудное для авиации время года — в четвертом квартале. Справится ли она с этой задачей? Должна справиться! Все об'ективные условия для выполнения плана имеются. Авиационная промышленность, имевшая в прошлом году ряд прорывов и грехов по отношению к гражданскому воздушному флоту, выполняет в нынешнем году свои обязательства куда более аккуратно. Летный состав воодушевлен желанием реализации плана и делает все, что в его силах, для достижения *этой цели*.

По сельскохозяйственной авиации общий об'ем проделанных за первые семь месяцев работ измеряется в 14 тыс. производственных часов, т.-е. больше, нежели за весь 1932 г. в целом. По состоянию самолето-моторного парка и личного состава сельхозавиация имеет все данные для того, чтобы выполнить план текущего года, тем более, что по отдельным важнейшим показателям, как например, по борьбе с вредителями сельского и лесного хозяйства, выполнено уже значительно больше половины *годового плана*.

В нынешнем году гражданская авиация в СССР окрепла уже настолько, что она имела возможность произвести сверх плана ряд работ, имеющих исключительное значение в хозяйственном строительстве. Возьмем для примера **агитэскадрилью им. Максима Горького. Эта эскадрилья имеет** назначением вести агитационную работу во время различных кампаний. Самолеты агитэскадрильи побывали в колхозах Северного Кавказа, Украины, ЦЧО, Средней и Нижней Волги и т. д. *Надо признать, что успех агитэскадрильи превзошел все ожидания.*

Строительство дирижаблей в СССР переживает еще свой младенческий период. Если авиационная промышленность у нас уже существует, то у нас нет пока еще опыта и базы для строительства дирижаблей. Такого рода база строится теперь, опыт по конструированию и постройке дирижаблей создается, кадры пилотов и механиков для дирижаблей воспитываются в специальных воздухоплавательных учебных заведениях. За истекшие годы построено пять воздушных кораблей учебного типа. Эксплоатация этих кораблей показала не только высокие качества их конструкции, но и подготовленность летающего на них персонала. В данный момент проектируются три новых корабля, из них один типа «*Норвегии*», *перелетавшей Северный полюс*. Освоив эти корабли, перейдем к строительству еще более крупных дирижаблей.

III.

Но наряду с огромными достижениями 1933 г. выявил с чрезвычайной остротой и ряд вопиющих недостатков в организации и работе гражданского воздушного флота. Эти недостатки можно в общем разделить на две части: 1) недостатки, проистекающие из низкого культурного уровня работников авиации, и 2) недостатки технического порядка.

Культурный уровень работников гражданского воздушного флота, их уменье работать оставляют желать еще очень многого.

Пилот, перелетающий из участка на другой, нередко встречает отказ в обслуживании транспортом и даже отказ в пище на том только основании, что он, дескать, пилот «не моего участка, и мне до него, следовательно, дела нет». Наблюдается также иногда недостаточная дисциплинированность и среди летного персонала; в особенности это относится к пилотам и бортмеханикам сельскохозяйственной авиации, которая, находясь долгое время вне общей системы гражданского воздушного флота, не получила той необходимой выправки и дисциплины которая свойственна большей части летного персонала.

От всякого летчика, как сельскохозяйственной, так и транспортной авиации, план 1933 г. требует еще большей выдержки, еще большей дисциплины. От него требуется теперь не только количественное выполнение плана, но также и реализация ряда качественных показателей, без которых план при всех его количественных успехах теряет свой смысл. Так, например, какая польза в перевозке многих тонн почты, если она будет систематически запаздывать на своем пути? Следовательно, в перевозке почты, как и в транспортной авиации вообще, должно быть пред'явлено требование *полной* регулярности работы самолетов. В перевозке пассажиров это требование остается в силе, но оно дополняется также условием сохранения полной безопасности жизни лиц, пользующихся воздушным транспортом. К чести летного персонала, количество катастроф и аварий на воздушном транспорте, в особенности в 1933 г., стало совершенно ничтожным, и пассажирское движение — вполне безопасным.

Надо признать однако, что техническая вооруженность гражданской авиации находится еще на чрезвычайно низком уровне. Мы обгоняем капиталистические страны по общему об'ему выполняемых авиацией работ, но далеко еще отстали в части технической вооруженности воздушных путей сообщения. *1933* г. должен быть годом переломным в деле технической реконструкции авиации. В этом году должны, наконец, вступить в действие радиомаяки советской конструкции, которые создадут условия для еще более безопасной работы при неблагоприятных метеорологических условиях. Необходимо далее принять меры к тому, чтобы оборудовать значительную часть воздушных путей световой аппаратурой для производства ночных полетов.

Гражданская авиация в целом, в частности воздушные линии, школы, сельскохозяйственная авиация и т. д., до убогости бедна автотранспортом. Автотранспорт нужен не только для перевозок пассажиров, почты и грузов, что само по себе является чрезвычайно важным; он нужен также для безопасности работы и для механизации аэродромной службы. Работа на аэродроме без пожарной и санитарной машины не столь безопасна, как это требуется условиями. Работа на аэродроме без автоцистерны, без тягачей и транспортеров требует во много раз больше рабочей силы, поглощает массу непроизводительного времени и находится вообще в вопиющем противоречии с той новейшей техникой, представителями которой являются самолет и мотор.

День 18 августа — праздник воздушного флота — встречается работниками гражданского воздушного флота на под'еме. Они идут на праздник под знаменем величайших *побед*, идя в ногу с пролетариатом страны, под руководством партии, под руководством тов. **Сталина**. Гражданский воздушный флот, созданный волею партии, уже превратился в серьезную величину хозяйственного строительства, он является верной опорой Красной Армии и ее базой на случай нападения на СССР империалистических хищников.

ГОНКА ВОЗДУШНЫХ ВООРУЖЕНИЙ В КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАНАХ.

Несмотря на глубочайший экономический кризис, потрясающий все капиталистические страны, расход этих стран на подготовку к войне, на вооружения продолжает непрерывно расти. Эти расходы значительно уже превысили расходы 1913—14 гг. — кануна мировой войны. Особенно резко возросли расходы на содержание военно-воздушных сил.

Гонка воздушных вооружений наглядно характеризуется следующей таблицей, где расходы 1913—14 гг. приняты за **100:**

	Сухопут. вооруж.	Морск. вооруж.	Авиация.	Всего по вооруженным силам.
Англия	128	103	217	135
САСШ	210	258	—	230
Франция	149	142	264	181
Италия	205	196	310	220
Япония	188	279	—	235

(Расходы на авиацию САСШ и Японии включены в бюджеты военного и морского министерств, а потому не показаны отдельно).

Помимо этих прямых расходов, крупные суммы на воздушные вооружения тратятся в капиталистических странах по министерствам путей сообщения, почт и телеграфов и другим, а также на субсидирование частных обществ гражданской авиации—прямого резерва военных воздушных сил и частной авиационной промышленности—базы строительства воздушного флота. Крупные суммы ассигнуются на содержание и развитие конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов, имеющих своей задачей быстрое развитие и усовершенствование авиационной техники.

Гонка вооружений нигде не происходит такими быстрыми темпами, как в авиации. Что вчера еще было современным, то сегодня уже становится устаревшим и заменяется новым все более совершенным видом вооружения. Техника авиации поднялась на необычайную высоту.

Если в 1918 году величайшим достижением авиационной техники считался 3-моторный самолет, то в 1933 г. появляются уже 12-моторные самолеты. Предельная скорость составляла в 1918 году 130 клм в час, а в 1933 г.—720 клм. Максимальная дальность полета по прямой составляла 500 клм, а ныне—12.000 клм. Продолжительность полета по прямой без посадки—5—6 часов, а теперь — 84 часа. Максимальная полезная нагрузка (боевая или экономическая) — 500 клг, а теперь — 10 тонн.

На самолеты, помимо скорострельных мелкокалиберных пулеметов, устанавливаются теперь крупнокалиберные пулеметы и даже пушки. Наряду с бомбами средних калибров в 100 и 250 кг. изготовляются бомбы в 500, 1.000 и даже 2.000 кг. которые в месте своего падения вырывают воронки в десятки метров.

Новейшие достижения в области слепого полета, радиопеленгации, радиосвязи, автоматического управления самолетом в недалеком будущем сделают возможным полет в любое время дня и ночи, независимо от состояния погоды.

Исключительно молодежь, прошедшая подготовку в юношеских национал-социалистских организациях.

В настоящий момент организуется 17 таких школ. Одновременно с этим будет поставлено обучение национал-социалистской молодежи летному делу при местных группах «Германского союза спортивной авиации».

Строительство аэропортов во Франции.

ПАРИЖ, 16 августа. (ТАСС). Вчера в присутствии министра авиации **Пьера Кота** состоялась закладка аэропорта, который должен быть сооружен в районе между **Шамбери и Экс-ле-Бен,** около озера **Бурже, в департаменте Савой.**

Новый аэропорт должен стать одним из самых лучших аэропортов торговой и спортивной авиации.

Министерство авиации разрабатывает проект постройки нового аэропорта и базы для гидросамолетов недалеко от Парижа, в местности **Кретей, между Марной и Сеной.** Здесь предполагается соорудить подземное убежище в 1.200 метров длиной, в котором поместятся 300 самолетов, авиационные склады и разные мастерские. Это подземное убежище будет соединено специальной веткой с железной дорогой. Здесь же предполагается создать большое искусственное озеро на площади в 245 гектаров, на котором будет расположена первоклассная база для гидросамолетов.

САСШ строят самолеты для Китая.

ШАНХАЙ, 16 августа. (ТАСС). По сообщению газеты **«Минпо»,** в японских военных кругах уделяют большое внимание секретному соглашению китайского посланника в САСШ **Альфреда Ши** с американской компанией **«Панамерикен Эруэйс»** об оборудовании этой компанией ряда портов на китайском побережье.

Газета **«Асахи»** сообщает, что между Альфредом Ши и американским правительством заключено секретное соглашение о «создании мощного воздушного флота в Китае». Это соглашение предусматривает снабжение Китая в течение пяти лет **1.200 военных самолетов.** Кроме того, в Китае будут построены авиозавод, ремонтные мастерские, аэродромы и авиошколы, в которых будут преподавать американцы. Для осуществления этой программы потребуется **40 млн.** амер. долл.

ПРОПАГАНДА ЗА УСИЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА В ГЕРМАНИИ.

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). Подлинный смысл инсценировки «воздушного налета иностранных самолетов» на Берлин, имевшей место свыше месяца назад, сейчас не считают уже нужным скрывать и сами национал-социалисты.

Руководитель районных групп гражданской авиообороны в **Рейникендорфе** (предместье Берлина) **Шеер** на-днях в интервью с сотрудником **«Фелькишер беобахтер»** прямо заявил, что «со времени появления иностранных самолетов над Берлином стало гораздо легче работать в области организации противовоздушной обороны, чем это было раньше».

В настоящее время производятся демонстративные воздушные атаки на важнейшие промышленные и политические центры Германии с целью мобилизовать внимание населения вокруг противовоздушной обороны.

«Общегерманский союз противовоздушной обороны» организовал на-днях воздушную атаку на столицу **Баварии—Мюнхен.** Как самая атака, так и подготовка к ней были проведены под лозунгом «укрепления воздушной обороны» и вербовки новых членов в авиационные общества.

Разжигая шовинистические настроения, германские национал-социалисты развивают оживленную деятельность в области пропаганды летного дела в Германии. На-днях между союзом национал-социалистской молодежи и **«Германским союзом спортивной авиации»** заключен договор о создании авиационных школ для национал-социалистской молодежи. В эти школы будет приниматься

Австро-германский конфликт.

ВЕНА, 17 августа. (ТАСС). Австрийские газеты публикуют сегодня сообщение германского посольства, в котором опровергаются опубликованные австрийским официозом **«Рейхспост»** документы, касающиеся подрывной деятельности национал-социалистов в Австрии и причастности германского посольства к этой деятельности. Австрийские газеты подчеркивают, что опровержение германского посольства ничего не опровергает.

В австрийских политических кругах указывают, что германский посланник в Вене после разоблачений «Рейхспост» должен был бы оставить свой пост.

По сообщению австрийских газет, бывший руководитель отдела печати германского посольства в Вене **Габихт** выступил вчера по мюнхенскому радио с новой речью против правительства Дольфуса. Габихт, как известно, выслан из Австрии за организацию национал-социалистской агитации против правительства Дольфуса. В своей речи Габихт избегал оспаривать подлинность документов, опубликованных «Рейхспост», ограничившись утверждением, что «правильность документов еще не доказана». В заключение Габихт призывал австрийских национал-социалистов к продолжению нелегальной работы.

По сообщению «Рейхспост», Габихт в своей речи поставил вопрос о передаче австро-германского конфликта на рассмотрение Лиги наций. Как известно, за это требование первыми высказались австрийские социал-демократы. «Рейхспост» пишет, что «Австрия ничего не имеет против, если германское правительство хочет перенести вопрос о конфликте в Лигу наций».

КОНФИСКАЦИЯ ОРУЖИЯ У АВСТРИЙСКИХ НАЦИОНАЛ-СОЦИАЛИСТОВ.

ВЕНА, 17 августа. (ТАСС). Австрийские власти конфисковали значительное количество оружия, найденного при последних облавах в разных местностях у национал-социалистов.

В **Гамлице** (Штирия) у бургомистра местности, национал-социалиста Мелхера конфисковано 3 пулемета, много винтовок и большое количество амуниции. В **Грисшкирхене** конфисковано у национал-социалистов 2 пулемета, десятки винтовок и карабинов.

Официоз **«Рейхспост»** предвидит дальнейшее обострение австро-германского конфликта. **«Зонс-ур-блатт»** сообщает, что австрийское правительство якобы обсуждает вопрос об отзыве австрийского посланника из Берлина.

ВЕНА, 17 августа. (ТАСС). Совет министров в связи с диверсионной деятельностью национал-социалистов издал закон о лишении прав австрийского гражданства с конфискацией имущества лиц, действующих против существующего в Австрии режима или переселяющихся за границу без разрешения австрийских властей. Этот закон обосновывается тем, что за последнее время многие австрийские национал-социалисты бежали в Германию, откуда они продолжают свою подрывную деятельность против австрийского правительства.

Принят также закон о конфискации имущества запрещенных в Австрии политических партий.

ГЕРМАНО-ШВЕЙЦАРСКИЙ ИНЦИДЕНТ.

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). Германское правительство передало через своего посланника в Берне извинение швейцарскому правительству по поводу пограничного инцидента, имевшего место на Рейне.

Однако швейцарское правительство заявило, что оно не считает инцидент исчерпанным и что ждет ответа непосредственно от германского правительства.

ЯПОНСКИЕ ОБ'ЯСНЕНИЯ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ В ЧАХАРЕ.

ТОКИО, 16 августа. (ТАСС). Агентство **«Симбун ренго»** сообщает, что японский военный атташе в Бейпине **Сибаяма** отклонил заявленный ему военным министром нанкинского правительства и командующим войсками в Северном Китае Хо Ин-цином протест против занятия японо-маньчжурскими войсками Долоннора. Он также отказался удовлетворить требования Хо Ин-цина об отводе японо-маньчжурских войск из Долоннора в соответствии с существующим японо-китайским соглашением о перемирии.

Сибаяма в своем ответе заявил, что занявшие Долоннор войска Ли Шоу-чена — «коренные жители провинции Чахар, бежавшие в Жэхэ от преследований армии Фын Юй-сяна. Поэтому недавнее занятие Долоннора войсками Ли Шоу-чена с помощью японцев есть не что иное, как возвращение на прежнюю территорию».

Сибаяма при этом добавил, что наличие «туземных войск Ли» находится в соответствии с «духом перемирия», и поэтому командование квантунской армии считает немыслимой предлагаемую эвакуацию войск Ли Шоу-чена из Долоннора.

* * *

БЕЙПИН, 16 августа. (ТАСС). Китайские власти опровергают японские сообщения об эвакуации войск из демилитаризованной зоны провинции **Хэбэй** (Северный Китай) за пределы Великой китайской стены.

По китайским утверждениям, **японские отряды продолжают оставаться в Миюне, Пяньяне и Цзяньчанино** (к югу от Великой стены). **Отказ эвакуировать эти районы** мотивируется необходимостью закупить провизию для японских частей, расположенных у проходов Великой китайской стены.

По словам китайских властей, эти японские отряды не только осуществляют военный контроль в районе **Луань,** но также помогают японским купцам переправлять на грузовиках японские товары из **Жэхэ и Манчжурии** на север Китая и обратно.

5 БЕЛЬГИЙСКИХ С.-Д. ЛИДЕРОВ ПЕРЕШЛИ К ФАШИСТАМ.

БЕРЛИН, 17 августа. **(Соб. корр. «Правды»).** Германская печать передает из **Брюсселя** сообщение о том, что 5 членов социал-демократического партийного руководства в **Мальмеди (Бельгия)** вышли из с.-д. партии и вступили в национал-социалистскую партию.

Двое из этих социал-демократов, вопреки решению с.-д. руководства, запретившего в порядке антигерманского бойкота посылку школьников на каникулы в Германию, поехали со школьниками в Германию в качестве сопровождающих.

В ответ на репрессии партийного руководства в отношении этих двух социал-демократов трое других из солидарности с ними вышли из с.-д. партии и вместе с ними перешли в национал-социалистскую партию. Двое из пяти социал-демократов являются членами городского общинного совета.

Черник.

В ЮЖНОМ УЭЛЬСЕ БАСТУЮТ 20 ТЫС. ГОРНЯКОВ.

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Стачка в антрацитовых шахтах **Южного Уэльса** уже охватила **свыше 20 тыс. горняков.** Сегодня к стачке должны присоединиться еще несколько шахт. Стачечный комитет организовал по всему району массовые митинги и постановил обратиться ко всем горняцким поселкам Южного Уэльса с призывом поддержать бастующих.

Реформистские лидеры южноуэльской федерации горняков добиваются прекращения стачки и уже имели совещание с представителями шахтовладельцев.

Вслед за совещанием они выпустили сообщение, в котором выражают надежду, что конфликт будет «разрешен».

Сегодня в **Свонси** состоится делегатская конференция бастующих.

Конференция фашистских организаций балтийских стран.

РИГА, 16 августа. (ТАСС). По сообщению **«Социалдемократс»** из **Ревеля,** в ближайшее время в **Юрьеве** состоится **конференция немецких фашистских организаций Эстонии, Латвии, Литвы и Финляндии.**

Конференция созывается германскими национал-социалистами.

ОБЛАВЫ И АРЕСТЫ В БРЕМЕНЕ И КЕЛЬНЕ.

БЕРЛИН, 17 августа. **(Соб. корр. «Правды»).** Тайная полиция публикует сообщение о том, что в **Бремене** «раскрыта коммунистическая организация». Согласно этому сообщению, 14 августа во всех районах Бремена была произведена облава и обыскано 96 квартир. При этом арестовано 43 «коммунистических активиста», в том числе якобы «все руководство компартии, революционной профоппозиции (РГО) Красной помощи и антифашистского боевого союза». Арестованы также 38 человек, принимавших участие в распространении журналов «Вархейт» и «Шайнверфер». Общее число арестованных достигает 80 человек.

Большая облава была произведена также вчера в **Кельне,** в предместье **Лонгерих.** Были обысканы 34 квартиры. Найдено много коммунистической литературы. Арестованы 4 человека.

По сообщению из **Франкфурта-на-Майне,** вчера ночью в **Хехсте-на-Майне** во время облавы, когда полиция останавливала и обыскивала все проезжавшие автомобили и мотоциклы, один задержанный мотоциклист внезапно открыл огонь по полицейскому посту. Полиция также начала стрелять по мотоциклисту, которому удалось, однако, отстреливаясь, скрыться. Полиция не успела заметить номер мотоцикла.

Черник.

ИНОСТРАННАЯ ХРОНИКА.

✱ Германская печать сообщает о том, что **Япония переселяет в Манчжоу-Го еще 2.200 резервистов.**

✱ **Разлившаяся река Хуан-хе в Китае** затопила гор. **Дуньмин** в провинции **Шаньдун.** Под водой находится территория в 75 километров длиною и 25 километров шириною. Весь урожай погиб.

✱ В болгарском курорте **Чепино** произведено **покушение на бывшего болгарского премьера Цанкова.** Цанков уцелел.

✱ Руководитель делегации САСШ на конференции по разоружению **Норман Девис выезжает 30 августа в Европу** для переговоров о подготовке созыва бюро конференции.

✱ 21 августа **в Лондоне возобновится международная конференция по вопросу** о регулировании производства и экспорта пшеницы.

ДОБЫЧА УГЛЯ (в тыс. тонн).

	10 августа	11 августа	12 августа	13 августа	14 августа
СССР	202,7	202,4	188,6	*)	196,9
Донбасс	137,8	138,1	131,8	136,4	131,1

*) Общая добыча по Союзу за 13 августа не выведена из-за отсутствия сведений от «Кузбассугля», «Востсибугля», «Дальугля», «Средазугля» и «Трансугля».

ДОБЫЧА ПО БАССЕЙНАМ ЗА 14 АВГУСТА (в тоннах).

	План.	Добыто.	% плана.
Донбасс	147.200	131.110	89,1
«Москвуголь»	12.110	10.675	88,2
«Кизелуголь»	6.274	4.371	69,7
«Челябуголь»	5.887	5.233	88,9
Богословские копи	1.387	656	47,3
«Кузбассуголь»	30.000	27.434	91,4
«Востсибуголь»	6.000	4.754	79,2
«Дальуголь»	2.200	1.723	78,3
«Средазуголь»	3.600	1.834	50,9
Караганда	5.100	4.009	78,6
«Трансуголь»	—	5.100	—

ДОБЫЧА В ДОНБАССЕ ЗА 15 АВГУСТА (в тоннах).

	План.	Добыто.	% плана.
Всего в Донбассе	147.200	139.584	94,8

ТРЕСТЫ.

	План (в тоннах)	Добыто (в тоннах)	Проц. плана
«Сталинуголь»	25.500	21.904	85,9
«Артемуголь»	22.700	22.211	97,8
«Кадиевуголь»	22.400	22.045	98,4
«Макеевуголь»	11.300	10.906	96,5
«Лугануголь»	11.000	10.579	96,2
«Донбассантрацит»	37.800	36.332	96,1
«Севкавуголь»	16.500	15.607	94,6

РУДОУПРАВЛЕНИЯ.

	План (в тоннах).	Добыто.	Проц. плана.
«СТАЛИНУГОЛЬ».			
Гришинское	4.713	свед.	нет.
Петровское	6.700	»	»
Сталинское	5.332	4.176	78,3
Буденновское	5.297	4.365	82,4
«АРТЕМУГОЛЬ».			
Рыковское	5.950	5.721	96,2
Дзержинское	**5.350**	**5.561**	**103,9**
Калининское	**3.600**	**3.719**	**103,3**
«КАДИЕВУГОЛЬ».			
Ильичевское	2.107	2.030	96,3
Брянское	3.365	3.185	94,7
Первомайское	**4.025**	**4.023**	**100,0**
Голубовское	3.460	3.160	91,3
Зол.-Тошковское	3.270	3.134	95,8
Лисичанское	4.565	4.537	99,4
«МАКЕЕВУГОЛЬ».			
Ивановское	**926**	**927**	**100,1**
Итальянское	729	695	95,3
Капитальное	**545**	**602**	**110,5**
Грузское	**981**	**1.131**	[illegible]
Моспинское	**1.252**	**1.275**	**101,8**
Советское	2.596	2.503	96,4
Красногвард.	3.487	3.048	87,4
«ЛУГАНУГОЛЬ».			
«Пар. коммуна»	**4.040**	**4.152**	**102,8**
Краснодонское	3.000	2.817	93,9
Сорокиновое	2.390	2.150	90,0
Лотиковское	1.030	933	90,6
«ДОНБАССАНТРАЦИТ».			
Свердловское	4.850	*)	
Ровенецкое	2.890	2.883	99,8
Боковское	7.981	7.363	92,3
Хрустальское	5.954	5.605	94,1
Шварцевское	5.540	4.942	89,2
Чистяковское	4.679	4.506	96,3
Фоминское	3.894	3.107	79,8
«СЕВКАВУГОЛЬ».			
Им. Молотова	**2.150**	**2.215**	**103,0**
Бог.-Горняцкое	1.200	1.129	94,1
Кр.-Донецкое	700	598	85,4

ШАХТЫ.

	План (в тоннах)	Добыто	Проц. плана
«СТАЛИНУГОЛЬ».			
№ 1 им. Чувырина	1.352	Нет свед.	
№ 5/6	1.500	Нет свед.	
№ 1 (Петр. р.)	1.400	1.300	92,9
№ 5	850	644	75,8
№ 29	**829**	**854**	**103,0**
№ 2/7 «Лидиевка»	958	892	93,1
№ 17	700	470	67,1
№ 10-бис	723	445	61,5
«Бутовка»	**600**	**609**	**101,5**
«Кр. звезда»	1.197	795	66,4
№ 12/18	790	755	95,6
№ 9 Капитальная	900	803	89,2
№ 5/6 и 7/8	700	386	55,1
«АРТЕМУГОЛЬ».			
«Кр. Профинтерн»	1.613	1.501	93,1
«Карл Маркс»	1.613	1.534	95,1
«Юный коммунар»	1.919	1.900	99,0
№ 1 им. «Кочегарки»	2.300	915*)	
№ 5	1.770	1.718	97,1
№ 8-а	**1.350**	**1.353**	**100,2**
№ 9	**610**	**616**	**101,0**
«Комсомолец»	1.360	1.300	95,6
№ 19/20	1.370	1.308	95,5
«Дзержинка» новая	1.960	1.903	97,1
Северная	1.385	1.375	99,3
«Артем»	**1.175**	**1.195**	**101,7**
Калиновская	**1.230**	**1.236**	**100,5**
Им. Румянцева	**760**	**761**	**100,1**
«КАДИЕВУГОЛЬ».			
«Ильич» № 1	**1.707**	**1.738**	**101,8**
«Дзержинка» № 12	1.065	1.029	96,6
№ 1-бис	1.100	1.020	92,7
№ 4/2-бис	690	655	94,9
Им. Менжинского	**900**	**940**	**104,4**
Центральная	705	605	85,8
№ 22 («Голубовка»)	**1.200**	**1.262**	**105,2**
№ 1/2 им. Балицкого	775	609	78,6
Им. Рухимовича	**660**	**691**	**104,7**
Им. Войкова	760	759	99,9
Им. Титова	865	832	96,2
«МАКЕЕВУГОЛЬ».			
«София»	774	720	93,0
№ 1 Красногвард.	**1.075**	**1.097**	**102,0**
Новочайкино	720	587	81,5
«Иван»	**725**	**737**	**101,7**
Им. Шмидта	**450**	**452**	**100,4**
«ЛУГАНУГОЛЬ».			
№ 9 («Пар. комм.»)	**850**	**913**	**107,4**
№ 10 («Пар. комм.»)	1.224	1.214	99,2
№ 1 (Краснодон.)	**680**	**680**	**100,0**
№ 2 »	580	528	91,0
№ 3-бис (ГПУ)	630	491	77,9
Еленовская группа	660	527	79,9
«ДОНБАССАНТРАЦИТ».			
№ 23	**700**	**770**	**110,0**
№ 1 им. Володарск.	665	518	77,9
№ 3 им. Дзержинск.	**700**	**719**	**102,7**
№ 15 «Ударник»	**560**	**581**	**103,8**
№ 4 (Боковка)	850	616	72,5
№ 14 »	**845**	**850**	**100,6**
№ 5-бис	430	411	95,6
№ 4 (Шварцев.)	650	571	87,8
№ 1 (Чистяков.)	**1.110**	**1.117**	**100,6**
№ 15 им. Лутугина	**625**	**672**	**107,5**
№ 18 им. Сталина	**1.577**	**1.620**	**102,7**
№ 7/8 «Карл»	**597**	**602**	**100,8**
№ 8/9	870	691	79,4
«СЕВКАВУГОЛЬ».			
Им. Артема	**2.250**	**2.274**	**101,1**
№ 142-бис	**860**	**884**	**102,8**
Им. ОГПУ	2.400	1.874	78,1
Им. Петровского	900	898	99,8
Им. Окт. революц.	**860**	**878**	**102,1**
№ 4 им. Горького	880	780	88,6
«Пролет. диктатура»	**900**	**1.023**	**113,7**

*) Сведения не даны в виду искажения телеграммы.

*) Шахта находится в длительном ремонте.

УПРАВЛЯЮЩИЙ ФОМИНСКИМ РУДОУПРАВЛЕНИЕМ СНЯТ С РАБОТЫ.

СТАЛИНО, 17 августа. (ТАСС). Приказом по тресту «Донбассантрацит» снят с работы управляющий Фоминским рудоуправлением **Хлопонин** за невыполнение программы угледобычи в июле и в первую половину августа. Главному инженеру рудоуправления Кулешову об'явлен строгий выговор. Кулешов предупрежден, что если он не обеспечит выполнения программы, к нему будут применены более строгие меры взыскания.

ВЫПЛАВКА МЕТАЛЛА (в тыс. тонн).

	11 августа	12 августа	13 августа	14 августа	15 августа
ЧУГУН	20,1	20,4	19,9	20,1	20,4
СТАЛЬ	19,7	20,3	19,8	19,2	20,1

МЕТАЛЛ ЗА 15 АВГУСТА (в тоннах).

ОБ'ЕДИНЕНИЯ И САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ.	ЧУГУН.			СТАЛЬ.		
	План	Выплавлено.	% плана	План	Выплавлено.	% плана
«СТАЛЬ»	13.135	11.783	89,7	8.750	7.764	88,7
«ТРУБОСТАЛЬ»	540	381	70,6	2.425	2.266	93,4
«ЦЕНТРОСТАЛЬ»	1.320	943	71,4	170	159	93,5
«СПЕЦСТАЛЬ»	280	316	116,4	2.110	2.381	112,8
«ВОСТОКОСТАЛЬ»	2.815	2.970	105,5	2.575	2.511	97,5
МАЛАЯ МЕТАЛЛУРГИЯ	1.145	1.150	100,4	5.575	4.408	79,1
МАГНИТОГОРСКИЙ	1.870	1.850	98,9	280	282	100,7
КУЗНЕЦКИЙ	700	709	101,3	850	295	34,7
«АЗОВСТАЛЬ»	—	302	—	—	—	—
Заводы:						
Сталинский	1.800	1.865	103,6	1.025	1.026	100,1
Енакиевский	2.060	2.120	102,9	1.300	1.470	113,1
Макеевский	1.940	1.820	93,8	1.240	1.203	97,0
Им. Ворошилова	1.330	1.030	77,4	500	278	55,6
Константиновский	270	292	108,2	345	332	96,2
Сулинский	165	160	97,0	325	258	79,5
Кадиевский	425	315	74,1	—	—	—
Керченский	1.050	225	21,4	620	85	13,7
Им. Петровского	1.875	1.647	87,8	1.525	1.091	71,5
Им. Дзержинского	1.850	1.918	103,7	1.600	1.706	106,6
Им. Коминтерна	—	—	—	250	292	116,8
ДЗМО	370	391	105,7	—	—	—
Им. К. Либкнехта	—	—	—	380	420	110,5
Им. Ленина	—	—	—	275	252	91,6
Таганрогский	—	—	—	520	599	115,2
Выксунский	150	154	102,7	170	159	93,5
Косогорский	630	384	61,0	—	—	—
«Своб. сокол»	540	405	75,0	—	—	—
Златоустовский	225	251	111,6	250	307	122,8
«Красн. Октябрь»	—	—	—	1.095	1.130	103,2
«Серп и молот»	—	—	—	335	446	133,1
«Электросталь»	—	—	—	200	221	110,5
Верхисетский	—	—	—	225	277	123,1
Заводы малой металлургии:						
Краматорский	880	935	106,2	610	421	69,0
Ижорский	—	—	—	425	475	111,8
Уралмашзавод	—	—	—	150	177	118,0
ХПЗ	—	—	—	130	86	66,2
Луганский	—	—	—	440	370	84,1
«Кр. Сормово»	—	—	—	295	154	52,2
«Кр. путиловец»	—	—	—	325	270	83,1
«Кр. Профинтерн»	—	—	—	197	260	132,0
«Большевик»	—	—	—	200	226	113,0
Им. Молотова	—	—	—	400	279	69,8
«Баррикады»	—	—	—	240	221	92,1
Ижевский	—	—	—	295	265	89,8
Невский	—	—	—	50	34	68,0
Им. Марти	—	—	—	205	166	81,0
Ватнинский	—	—	—	110	121	110,0

«АЗНЕФТЬ» ВСЕ ЕЩЕ НЕ ВЫПОЛНЯЕТ ПЛАНА.

БАКУ, 17 августа. (ТАСС). За первую половину августа промыслы «Азнефти» добыли 649.139 тонн нефти—93.2 проц. плана. Лучше всех работал крупнейший промысел им. Орджоникидзе, выполнивший полумесячное задание на 100,6 проц., хуже других—Ленинский промысел—83,8 проц.

Попрежнему сказывается медленный ввод в эксплоатацию новых скважин. За первую декаду августа пущено 13 скважин вместо 26 по плану. Отстает механизированный сектор эксплоатации. Например, план добычи глубокими насосами выполнен за первую половину августа только на 83.6 проц., а компрессорами—на 88,2 проц. В то же время фонтанная добыча составляет 168.5 проц. плана.

КОЛХОЗНИКИ ПРИВЕТСТВУЮТ РЕШЕНИЕ СОВНАРКОМА И ЦК О ПОМОЩИ БЕСКОРОВНЫМ ХОЗЯЙСТВАМ.

„Значит, теперь я буду с коровой“.

САМАРА, 17 августа. (Корр. «Правды»). С большим интересом обсуждают колхозники в полевых станах полученное постановление Совнаркома и ЦК партии о помощи бескоровным колхозникам. Массы единодушно приветствуют это решение, как новое доказательство заботы партии и правительства о колхозах и колхозниках.

— На нас, колхозников, имеющих коров,—заявил колхозник товарищ **Чистяков из артели им. Калинина,**—постановление налагает большую задачу помочь бескоровным. **Я первый законтрактую свою телку и этим самым помогу кому-нибудь из наших колхозников-ударников.**

В решении указано, что каждый колхоз, имеющий обобществленное стадо, должен выделить для помощи бескоровным хозяйствам отел из поголовья своей МТФ.

— Мы это вполне можем сделать,—говорят колхозники товарищи **Феоктистов и Барсуков** из артели «XII годовщина Октября»,—так как за последние годы мы добились немалых успехов в развитии колхозного животноводства. Если в прошлом году мы имели только 130 голов рогатого скота, то теперь наше колхозное поголовье возросло до 320 голов, при чем 90 телят—в возрасте до 7 месяцев.

Как реагировали на постановление Совнаркома и ЦК колхозники-бескоровники?

— Я состою в колхозе три года,— говорит тов. **Кучин** из артели «Смычка швейника»,—и все время подумываю, как бы приобрести корову. На базаре купить дорого, а в рассрочку никто не продает. Теперь мой вопрос разрешен, я остался очень доволен тем, что государство нам помогает приобрести коров. К 1 августа моя семья заработала около 400 трудодней, из них я сам заработал 195. С государством мы рассчитались, зернопоставки наш колхоз выполнил. При распределении натуральной части доходов думаю получить около 22 цент. Часть хлеба пойдет на приобретение телки, а если нехватит, то здесь мне поможет рассрочка в платеже, предоставляемая государством. **Значит, теперь я буду с коровой.**

— Сегодня для меня особенно радостный день,—заявляет колхозник тов. **Уркушкин** из артели «14 лет Октября».—Как только в колхоз пришло постановление, мне сразу сказали в правлении, что я, как лучший ударник,—первый кандидат на получение телки. **Это значит, что сбывается наконец дума, которую думали и я, и мой отец Василий, и мой дед Степан. Дед Степан, которому уже 88 лет, всю свою жизнь батрачил и не мог купить коровы. Отец мой Василий работал у кулаков Семечкиных, Кузнецовых, Картузовых от зари до зари, не разгибая спины, и не смог купить корову. И вот только теперь, в колхозе, мы будем иметь корову.** Неплохо нынче живем, и чувствую я, что недалек тот день, когда мы окончательно станем зажиточными.

Готовятся к практическому осуществлению решения СНК и ЦК ВКП(б).

КИЕВ, 16 августа. **(Корр. «Правды»).** Постановление правительства и партии о помощи бескоровным колхозникам встречено колхозниками с большим удовлетворением. Постановление было передано по радио. Из **Фастовского, Таращанского** и др. районов области сообщают, что это постановление стало уже известным в самых отдаленных селах районов. С огромным вниманием разбирается каждый пункт решения в колхозных бригадах и таборах.

На местах идет подготовка к практическому осуществлению постановления.

На Киевщине имеются большие возможности для быстрой реализации этого постановления. В одном лишь Фастовском районе имеется 21 ферма, где выращивается молодняк. В районе есть также десятки колхозов с собственными молочными фермами, которые также могут продать колхозникам часть молодняка.

В **Таращанском** районе насчитывается свыше 5.000 колхозных дворов, не имеющих коров. Но и возможности района большие. В районе имеется 4 молочно-товарных фермы. Помимо этого, 2 откормочных пункта могут дать 1.000 телок. Около 1.500 голов молодняка можно будет закупить у колхозов, имеющих обобществленные стада.

В ответ на заботу партии и правительства о благополучии колхозников колхозники в свою очередь еще с большей энергией борются за завершение уборки без потерь, за своевременную поставку зерна государству, за ударное проведение осеннего сева.

ПЛАН ПОД'ЕМА ПАРОВ ВЫПОЛНЕН НА 97,5 ПРОЦ.

По Советскому Союзу, по данным Наркомзема и Наркомсовхозов на 10 августа, поднято **23.259 тыс.** га паров. План под'ема паров выполнен на 97,5 проц. В прошлом году к этому же времени было поднято **19.197 тыс.** га паров.

ДЕЛО О НЕКОМПЛЕКТНОЙ ОТГРУЗКЕ КОМБАЙНОВ.

(Процесс работников Союзсельмаша, Укрсельмаша, Союзсельхозснаба и завода «Коммунар»).

Реттель, Шахновский, Ищенко. Зам. начальника Союзсельхозснаба, зав. сектором с.-х. машин и начальник Союзсельхозснаба. Первые два—обвиняемые, третий—свидетель. Все трое—крупные специалисты, все трое призваны руководить ответственнейшим делом снабжения социалистических полей комбайнами, машинами. Комбайн на уборочной—ведущая с.-х. машина.

Но для Реттеля, Шахновского и Ищенко значение комбайна в сельском хозяйстве понятно лишь в теории. Ибо, как это выяснилось из допроса их в первые же часы судебного заседания, все это они великолепно знают, со всем этим они «вполне согласны» и все это поддерживают, но практически, на деле они этого не доказывают.

Вот первый вопрос председателя суда тов. **Антонова-Саратовского** к Реттелю, первому допрошенному обвиняемому:

— Когда и как вам стало известно о том, что завод **«Коммунар»** производит **некомплектные отгрузки** комбайнов?

— **В апреле, от Шахновского,**—отвечает Реттель.

И это в то время, как **первое** сообщение с завода о некомплектной отгрузке комбайнов было получено в Союзсельхозснабе **еще 18 января!** И это тогда, когда Реттель **отвечал** за выполнение заводом директив партии и правительства о комплектном снабжении МТС, совхозов и колхозов комбайнами. **Когда каждый день должен был им расцениваться буквально на вес золота!** Ибо Реттель знал, что значит каждый день для уборочной.

Уже первый этот ответ ярко характеризует Реттеля как руководителя, дает отчетливое представление о том, как Реттель на практике осуществлял директивы партии и правительства.

Суд интересуется, как могло случиться, что завод «Коммунар», несмотря на четкую и категорическую директиву ЦКК—РКИ СССР посылать комбайны комплектными, стал отгружать машины без частей.

Суду интересно также и то, каким образом Союзсельхозснаб, призванный следить за выполнением заводом своих обязательств, не сумел заставить завод точно выполнять их. Больше того, Союзсельхозснаб в лице Реттеля и Шахновского **дает согласие** на некомплектную отгрузку машин, на посылку остова машин отдельно от их важнейших частей. И не только отдельно, но и с большими промежутками во времени: официально —в 2—3 дня, а фактически во многих случаях — в 10—15 дней и больше.

Ни на один из этих вопросов, четко поставленных председателем суда и прокурором, ни Реттель, ни Шахновский, ни Ищенко сколько-нибудь убедительного и вообще ясного ответа не дают. Все они —и подсудимые и свидетель—считают, что «в сложившейся обстановке и учитывая некоторые условия завода «Коммунар», решение руководителей завода посылать машины без частей было вызвано необходимостью».

— Все мы, — говорит Реттель, — и руководство Сельхозснабжения, и руководство завода, заботились о том, чтобы комбайны дошли до хозяйства.

— Но ведь нужно, чтобы комбайны не только **доходили** до хозяйства, но и **шли** в хозяйстве, т.-е. работали?—спрашивает председательствующий. — Ведь машина без магнето, карбюратора, свечей и др. частей — человек без сердца или без головы. На что годен в хозяйстве один **остов** комбайна?

Убежденно, но далеко не убедительно, пытаются ответчики доказать суду, что **раздельная** посылка машин и частей — это вовсе не **некомплектная** посылка.

— Зачем же все-таки «Коммунар» грузил комбайны раздельно с частями? Ведь это привело к тому, что со всех концов Союза в Совнарком, да и в Сельхозснабжение, стали поступать многочисленные сообщения о том, что комбайны приходят в колхозы и МТС без важнейших, ответственнейших частей, что, поступив на место, они бездействуют, что в ожидании частей проходят драгоценные дни уборочной. Наконец, не потому ли ЦКК—РКИ категорически предложила производить отгрузку комбайнов **комплектами.** И не есть ли **раздельная посылка машин и частей** прямое нарушение **директивы руководящих органов** страны?

— Мы, видите ли, боялись, что комбайны, посылаемые на открытых платформах с частями, будут в пути «раздеты». В прошлом году в пути с открытых платформ были украдены важнейшие части с многих комбайнов. Мы и решили, под настойчивым давлением «Коммунара», посылать части к комбайнам отдельно, посылками большой скоростью. Мы согласились с доводами завода, ибо, по-нашему, **он был прав.**

Противопоставляя директиве ЦКК и Совнаркома свои подсчеты, различные решения местных организаций и совещаний, подсудимые тщательно избегают прямого ответа на вопрос: не являются ли факты некомплектной отгрузки комбайнов **прямым нарушением директив ЦКК.** А Ищенко даже прямо заявил, что никакого нарушения директив в действиях «Коммунара» и его подчиненных он не видит. Больше того, Ищенко отказывается отвечать на деловые вопросы председателя суда, заставив председателя напомнить ему, что он стоит и отвечает перед судом пролетарской диктатуры.

— Формально мои подчиненные виновны в том... что не доложили мне о решении завода грузить комбайны раздельно. По существу же они, как и завод, правы.

— Ну, а если бы вам было своевременно доложено...—подсказывает Антонов-Саратовский...

— Я бы, вероятно, решил это так же, как и мои подчиненные, т.-е. дал бы согласие на раздельную **некомплектную** отгрузку комбайнов...—четко договаривает Ищенко. И, тут же спохватываясь, добавляет:

— Впрочем, хотя, если бы я получил сообщение своевременно, мы, возможно, нашли бы другой способ отправки комбайнов.

Председательствующий подчеркивает, что если бы Сельхозснаб не давал заводу льготные 2—3 дня, то завод не затягивал бы отправку в МТС и совхозы магнето и карбюраторов к комбайнам.

— На Днепропетровском заводе,—продолжают уверять сельхозснабовцы,—комбайны грузятся круглые сутки на заводской ветке. А багаж большой скорости ж.-д. станция принимает только днем, да и то не каждый день, а своеобразно: в четные числа—в одну сторону, в нечетные—в другую и т. д.

— Но даже и в этом случае,—говорит т. Антонов-Саратовский,—вы должны были не давать заводу несколько «льготных» дней для последующей посылки частей, а категорически добиваться того, чтобы каждый комбайн поступал в колхозы и МТС вполне готовым к работе. Вы обязаны были настойчиво требовать от завода выполнения указаний правительства и ЦКК—РКИ.

— Если бы мы стали требовать пунктуального выполнения договора (понимай: и решения ЦКК), то это было бы «формальным подходом». Завод все равно не выполнил бы наших требований...

Так отвечали суду сельхозснабовцы. Так работали они, идя по пути наименьшего сопротивления, в результате чего некоторые МТС получили негодные машины. (ТАСС).

Москва—Кара-Кум—Москва.

СТАРТ В ПУСТЫНЮ.

НОВО-ЧАРДЖУЙ, 17 августа. **(Спец. корр. «Правды»).** Сегодня, рано утром, автоколонна выступила из Чарджуя, взяв курс на Куня-Ургенч. Первую остановку решено сделать у Дарган-Ата. Старт в пустыню дан. Все здоровы, бодры, уверены в успехе.

Л. Бронтман.

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ОВЛАДЕНИЮ ТЕХНИКОЙ В ЦАГИ.

Парторганизация ЦАГИ проводит с 19 по 22 августа конференцию по овладению техникой. Конференция подведет итоги овладения техникой проектирования, постройки и испытания опытных образцов самолетов и наметит пути дальнейшей работы по проектированию новых самолетов, превышающих по своим качествам заграничные образцы.

Докладчиками на конференции выступят крупнейшие аэродинамики СССР по самолетостроению—тов. **А. Н. Туполев,** по автожирам—тов. Изаксон. Доклад о задачах ЦАГИ сделает нач. ЦАГИ тов. **Харламов.**

ПО СССР.

ТАСС и Роста. Сообщения наших собкоров.

Групповой спортивный перелет по маршруту Харьков—Сочи—Харьков совершила ко дню авиации спортивная группа украинских пилотов-динамовцев. Расстояние в 1.650 километров покрыто в 10 летных часов и 23 мин.

Французский летчик-спортсмен Андре Жапи, совершающий туристский перелет по Европе, вчера вылетел из Москвы в Ленинград.

На Ишимбаевских нефтепромыслах вступила в строй буровая № 730. На-днях вступают в строй еще 2 буровых. Оборудованная для электробурения буровая № 725 будет пущена в конце августа.

Для охраны урожая огородов в Сормове (Горьковский край) из рабочих выделены дежурные сторожа и бригады проверки охраны. На телефонном заводе им. Ленина созданы комсомольские посты.

Новая электросталелитейная мастерская вступила в эксплоатацию на заводе «Красный путиловец» (Ленинград). После тщательной проверки всех механизмов произведена первая плавка. Качество металла и технические показатели работы дуговых печей безукоризненны.

На строительстве «Запорожстали» вслед за главной подстанцией начало вступать в строй энергетическое хозяйство доменного цеха. Подстанция главной насосной испытана под напряжением 6.300 вольт. Сейчас она готова принять промышленную нагрузку.

800 коммунистов и комсомольцев ДВК мобилизованы на лесозаготовки по постановлению краевого комитета партии. 100 коммунистов будут работать в качестве участковых парторганизаторов, остальные лесорубами.

ХРОНИКА.

◆ Госплан РСФСР обсудил вопросы реорганизации управления жилищным и коммунальным хозяйством промышленных предприятий. С 1 сентября это хозяйство будет переведено на хозрасчет. Предприятия, имеющие не менее 20 тыс. кв. метров жилой площади, должны организовать самостоятельные жилищно-коммунальные отделы.

◆ В связи с полетом в стратосферу 20 августа в Москве, в Большом зале клуба МГУ, состоится лекция инженера **Б. В. Дюшен**—«Полеты в стратосферу». Начало лекции в 8 ч. вечера.

◆ 24 августа на Москва-реке будут проведены гонки глиссеров и быстроходных лодок с подвесными моторами советского производства. В гонках примут участие 10 глиссеров и лодок ЦАГИ, Автодора, «Динамо» и др. организаций.

НА БЕЛОМОРСКОМ КАНАЛЕ.

Заканчивается строительство пристаней.

МЕДВЕЖЬЯ ГОРА, 14 августа. (Роста). На всем протяжении Беломорского водного пути ударными темпами заканчивается строительство постоянных и передвижных пристаней. Построены три больших ряжевых пристани на реке Сегеже и озерах Воицком и Матко.

Пристани меньшего размера устанавливаются на озере Выг и у деревни Шижни. Одновременно сооружаются 4 плавучих крытых пристани.

В Надвоицах, Сосновце, Шижне и Выгострове строительство пристаней уже закончено.

19 августа, в 6 час. вечера, в Колонном зале Дома союзов состоится пленум МГК ВКП(б) и Моссовета РК и КД со следующей повесткой дня:

1. Об улучшении дела строительства и организации управления постройкой дисед.

2. О дорожном строительстве.

Телефоны редакции: Справ. бюро (круглые сутки)—1.31-88, отд. писем рабочих и колхозников—5.76-08, парт. строит.—5.67-24, эконом. и труда—4.16-28, отд. транспорта и связи—3.91-61, сельск. хозяйства—4.38-28, отд. обзоров печати и [illegible]—5.04-79, отд. информации—4.31-73, иност. отд.—3.32-29, отд. [illegible]—5.80-31, литерат. и искусства—4.09-80. Отд. малой [illegible]—2.46-28, отд. об'явл.—2.88-77, бухгалтер.—1.28-02.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 6, ул. им. Горького, 48.

Рукописи не возвращаются.

Уполномоч. Главлита № В—63461. Типография газеты «Правда», Москва, ул. им. Горького, 48. Изд. № 882.